

# UN ROBINSON SUIZO EN EL ESTRECHO DE MAGALLANES

*Por Mateo Martinić B.  
Punta Arenas, Chile, enero de 1988  
Para la Revista Patagónica*

La presencia helvética en la región del estrecho de Magallanes, ubicado en la parte meridional de América del Sur, ha de situarse históricamente en el lustro 1872-78, época definida por el arribo a la colonia chilena de Punta Arenas del friburgués Albert Conus y la llegada del último grupo de colonos, correspondiente a la inmigración organizada por aquél, en virtud del convenio suscrito con el gobernador Oscar Viel, y que significó el arribo de poco más de un centenar de campesinos suizos.

Hasta 1872 la única referencia al paso de algún otro individuo de tal nacionalidad por la remota colonia magallánica, correspondía a la visita realizada, hacia 1869, por el famoso naturalista Louis Agassiz.

Pero he aquí que cuando compulsábamos antiguas crónicas en busca de indicios referidos a determinadas materias etnográficas, nos encontramos casualmente con una mención ciertamente singular acerca de un suizo que debió permanecer en forma forzada en las tierras del estrecho de Magallanes, en 1837.

Vale la pena conocer con algún detalle las circunstancias que hacen posible acreditar la primacía precursora que su aventurera incursión por aguas y tierras australes le daría a Johann Niederhauser, natural del cantón de Berna, por sobre el resto de sus compatriotas, que llegarían cuatro décadas después.

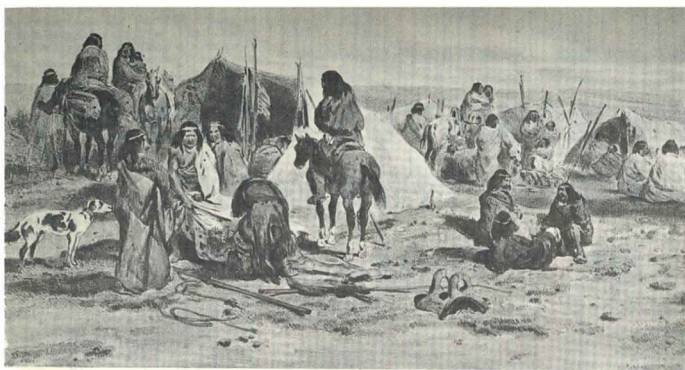
Este Niederhauser era relojero de oficio, como correspondía a un suizo que se respetara.

Insatisfecho tal vez por las poco atractivas perspectivas que le ofrecía su patria por aquellos años, decidió, como muchos otros compatriotas y al igual que millones de europeos, emigrar hacia los Estados Unidos en busca de un mejor pasar y, a lo mejor, de fortuna.

Norteamérica contra lo que pudo esperar Niederhauser, le fue poco propicia, pues sufrió diversos reveses que lo dejaron en mala situa-

**EACE S.A.** ESTUDIO ADUANERO  
Y DE COMERCIO  
EXTERIOR

Roque Sáenz Peña 153 (9120) Puerto Madryn - Chubut  
Teléfonos 71453 - 71097 - Télex 87301 EACEM - AR



Campamento de patagones en Puerto Peckett, Estrecho de Magallanes.

Dibujo de E. Legoupil, 1837.

# Viajes Schneider

Empresa de Viajes y Turismo

Leg. 2242 - Res. 109/79

## NUESTRA PATAGONIA

- Comodoro Rivadavia
- Lago Argentino - Ventisquero Moreno
- Bosques petrificados (Sarmiento - Jaramillo)
- Arte rupestre - Cañadón del Pinturas
- Caza - Pesca - Sky - Trekking - Estancias
- Lago Fontana - La Plata - Lago Posadas
- Programa Industrias
- Fauna (Camarones - Puerto Deseado)

ES MAS SERVICIO — ES MAS EXPERIENCIA  
ES MAS EFECTIVIDAD

Rawson 729

Tel. 22220 - 24768 - Tx. 86094 Masch  
9000 - Comodoro Rivadavia - Argentina

ción económica. En tal afflictivo estado se encontraba cuando hubo de oír sobre un patrón de una nave destinada a la caza de focas en los mares australes de América, quien estaba reclutando voluntarios para una expedición, que se pintaba como atractiva aventura y con buena paga al retorno de la temporada de caza, que además se prometía fructífera.

El ingenuo Niederhauser, ajeno del todo a los menesteres del mar y la cinégetica, como cabe suponer, hubo de caer como otros en el garlito que tendía el capitán mercante y decidió embarcarse.

Viene al caso señalar que el interés que los capitanes y armadores de Nueva York y Nueva Inglaterra por los litorales australes del continente americano era muy antiguo. Desde fines del siglo XVIII los *schooners* y *stoops* que enarbolaban la bandera de estrellas y barras, frecuentaban las costas meridionales en campañas de caza de lobos marinos de uno y dos pelos, faenas que a contar de los años 20 del siglo XIX y por espacio de varias décadas se concentraron sobre las costas patagónicas y fueguinas del sudoccidente americano.

Fue práctica común en aquella esforzada

empresa cinégetica, que las embarcaciones que la desarrollaban fueran dejando en las *piestras loberas* (como se nombraban los apostaderos y parideros de pinnípedos) a sucesivos grupos de cazadores, quienes durante lapsos que podían tomar semanas y aun meses, se dedicaban a las duras y fatigosas tareas de matanza de animales, faenamiento, salazón de cueros y fundido de grasa, aguardando generalmente en medio de privaciones sin cuento y soportando un clima infernal, el retorno de la nave que habría de recogerlos.

Tal secuencia operativa se daba regularmente, pero no faltaban los casos en que, por circunstancias de siniestros harto comunes en esos litorales de gran riesgo o por la voluntad de inhumanos capitanes, algunos infelices tripulantes quedarán por largo tiempo o para siempre, perdidos en inhóspitos islotes de las desoladas costas patagónicas y fueguinas. Muchas veces tan cruel proceder tenía como única motivación la de disminuir el número de hombres para, por la inversa, incrementar per cápita el monto del reparto económico al término del viaje.

Y tal debió ocurrir con el pobre Niederhauser y otros siete marineros en 1837. El y

sus ocasionales camaradas fueron dejados sobre una isla de la costa fueguina occidental al sur del cabo Pilar, con viveres suficientes para tres o cuatro meses de permanencia, tiempo que demoraría el *schooner* en volver a buscarlos. La embarcación retornó, en efecto, recogió la producción acumulada, cueros y sebo, y dejó al grupo viveres para otros tres meses de trabajo, con la promesa de una próxima recada para recogerlos definitivamente. Pero la nave nunca volvió.

Esperando anhelantes por el regreso de la embarcación, los infortunados marineros agotaron sus provisiones y desesperando por su salvación optaron por abordar la chalupa que tenían y con ella se dirigieron, a través del desconocido laberinto de canales fueguinos, buscando el estrecho de Magallanes, convencidos de que sobre sus costas y no en aquel infierno insular habrían de encontrar alguna posibilidad de rescate.

Tuvieron suerte y de ese modo, tras algunas infaltables peripecias y en sucesivas etapas fueron navegando por el gran canal hasta recalar en puerto Oazy accidente que se abre sobre la costa norte, ya en el tercio oriental del Estrecho. Allí estaba establecido un grupo de indígenas tehuelches —los famosos patagones de la leyenda—, quienes acogieron amistosamente a los marineros. Por tal razón, dos de ellos, Niederhauser y un inglés apellidado Birdine, determinaron quedarse entre los salvajes, en vez de proseguir aventurando con su embarcación hacia el Atlántico, como eligieron los otros seis.

Así tuvo inicio y desarrollo una singular permanencia de estos nuevos robinsones entre los nómades de la Patagonia austral. Fueron dos a tres meses en que el suizo y el inglés debieron convivir con los indígenas en las duras y en las maduras. Ello significa que cuando la caza era buena comían hasta hartarse, pero cuando el alimento escaseaba debían mantenerse únicamente con la baya silvestre conocida como calafate (ha de tenerse en cuenta que Niederhauser y compañeros arribaron a la comarca de Oazy y Peckett en los inicios de la primavera), prolongándose esta mezquina dieta a veces por largos días.

Así fueron pasando las semanas y los meses, hasta que un día, cuando los robinsones estaban hartos de miseria y privaciones como las que debían soportar junto a los hospitalarios pero desprovistos patagones, al promediar diciembre de 1837, vieron pasar viniendo

desde el Atlántico y con rumbo al interior del Estrecho, dos grandes veleros. Se trataba, es menester consignarlo, de las naves *L'Astrolabe* y *La Zélee*, de la Marina Real de Francia, que navegaban bajo el comando del prestigioso marino Julio César Dumont D'Urville, en demanda de la Polinesia, pero con un plan de exploraciones geográficas previas que las había traído hasta el estrecho de Magallanes y las llevaría luego hasta las tierras antárticas. Desde aquel momento y alentando la esperanza de volver a ver los buques, Niederhauser y Birdine oteaban día a día el horizonte, hasta que al fin tanta espera tuvo su recompensa.

Cuando las naves galas retornaban de su penetración, para salir hacia el océano Atlántico, vieron fuego sobre la costa del norte, a la altura de puerto Peckett: era una fogata que habían preparado los dos europeos, para llamar la atención de las tripulaciones de los navíos.

Interpretando correctamente aquel fuego como una señal, Dumont D'Urville dispuso recalar en dicho lugar. Una vez en tierra la partida de desembarco, los franceses fueron al punto rodeados por un grupo de curiosos indígenas, quienes tenían sus toldos (viviendas) en la vecindad.

Cual no fue la sorpresa de los marinos al ver en el grupo a un hombre que, no obstante estar envuelto con capa o manto hecho con piel de guanaco como los demás indios y andar tan sucio y desaliñado como ellos, demostraba ser de raza europea.

Acercándose a este individuo el que estaba a cargo de la partida, procedió a interrogarlo para averiguar de quien se trataba. El falso tehuelche que no era otro que Niederhauser, contestó que era americano de los Estados Unidos, pero habiéndosele hablado entonces en inglés demostró no poseer bien tal idioma, no obstante lo cual consiguió manifestar que era natural de Suiza, de los alrededores de Berna. El oficial francés hizo llamar a un marino de nombre Kosmann quien hablaba el alemán, con lo que tuvo al fin el intérprete apropiado.

Se conoció de tal manera la historia de este antiguo relojero y su compañero de desventura. Concluida la relación y habiendo aparecido entre tanto Birdine, ambos solicitaron al jefe galo que les permitieran embarcarse, petición que fue acogida por Dumont D'Urville. Así Niederhauser fue recibido como pasajero en la capitana *L'Astrolabe* y Birdine, en igual

condición se embarcó en *La Zélee*.

El agradecido suizo pudo devolver al punto y en parte el inapreciable favor que se le hacía, sirviendo como intérprete a su vez para que los franceses se entendieran con los patagones, interesados como estaban en informarse científicamente acerca de sus particularidades étnicas.

Está visto pues que durante la forzada permanencia ambos europeos se esforzaron en aprender la lengua tehuelche, con lo que pudieron llegar a convivir en mejor forma con sus infelices y además imponerse sobre sus costumbres y características de vida.

Así Niederhauser y Birdine pudieron enterarse también acerca de la existencia de un grupo de indígenas mestizos de tehuelche y alakalufes (nómades marinos de la Patagonia occidental), tenidos por aquellos como de raza inferior, y que habían adoptado los hábitos patagones y vivían en su inmediata proximidad, aunque separados. Eran los indígenas que más tarde serían llamados *guaticurios* y que cobrarían triste fama a raíz de su participación en el asesinato de Bernardo Philippi,



TIEMPO LIBRE S.A.

AGENCIA  
DE VIAJES  
Y TURISMO

SAN MARTIN 152  
9410 - USHUAIA  
TIERRA DEL FUEGO  
TEL. (0964) 91.273  
TELEX 88.643 TIELI AR

gobernador de la colonia chilena de Magallanes, en octubre de 1852. Fue esa una posibilidad excepcional que permitió a la posteridad conocer antecedentes de valor sobre el rarísimo y efímero grupo indígena señalado.

Además de ello, los franceses pudieron enterarse de diversos aspectos de la vida indígena, entre otros, de su hospitalidad y buen trato para con los extraños, además de su honradez, de lo que dio prueba el propio Niederhauser al contar que ninguna de sus pertenencias personales, ni siquiera su colección de herramientas de relojería, le fue tocada durante el tiempo que había estado con ellos. Los telucheles serían unos incansables pediguños, pero no ladrones, lo que por cierto acreditó mérito en su favor.

Tanta información científica y culturalmente provechosa debió proporcionar Niederhauser, que con entera propiedad Dumont D'Urville escribirá "que después de él, la historia de los gigantes patagones no sería más una fábula".

Y así al cabo de una relación de un par de días con los indígenas del lugar, los marinos franceses zarparon de puerto Peckett con destino al Antártico.

Posiblemente, al tiempo de alejarse de la costa las naves, Niederhauser y Birdine hayan contemplado largamente aquel paraje en donde habían encontrado su salvación, reviviendo los días y semanas que habían pasado entre los hospitalarios nómadas de la Patagonia.

Fue un final feliz para una robinsonesa aventura.♦

NR. El profesor Mateo Martinić B. integra la Sección Historia del Departamento de Historia y Geografía del Instituto de la Patagonia, con asiento en la ciudad de Punta Arenas, Magallanes, Chile.



## BIBLIOGRAFIA SOBRE FERROCARRILES PATAGONICOS

Por Francisco S. Arancibia  
Para la Revista Patagónica

NR. Para la parte ya publicada de esta bibliografía consultar los números 31, 32, 33 y 34 de la Revista Patagónica.

GONZALEZ PUEBLAS, Manuel. *El ferrocarril trasandino*. En Congreso trasandino de Bahía Blanca, 1952.

GORRAIZ BELOQUI, Ramón. *Extensión y movimiento de los ferrocarriles*. En revista Argentina Austral, número 401. Buenos Aires, marzo de 1965.

INSTITUTO GEOGRAFICO ARGENTINO. *Ferrocarril entre Viedma y San Antonio*. En Anales del Instituto Geográfico Argentino, tomo I, N° 4. Buenos Aires, 1925.

IRAZUSTA, Julio - IRAZUSTA, Rodolfo. *La Argentina y el imperialismo británico*. Editorial TOR, Buenos Aires, 1934.

IRAZUSTA, Julio. *Influencia económica británica en el Río de la Plata*. Buenos Aires.

IRAZUSTA, Julio. *Perón y la crisis argentina*. (Varios capítulos, especialmente el sexto, relacionados con los ferrocarriles). Ed. Independencia SRL. Buenos Aires, 1983. Tercera edición.

JACOBACCI, Guido. *Ferrocarril de San Antonio a Nahuel Huapi*. Memoria técnica, desde la iniciación de los trabajos hasta el 31 de diciembre de 1911. Descripción del trazado y del territorio.

En Boletín de Obras Públicas de Buenos Aires, 1912.

JONES, Matthew Henry. *Trelew, un desafío patagónico*. (Capítulos I, III, IV y XV). Tomo 1º, 1886 -1903, edición del autor. Impreso en los talleres gráficos de Impresora Golfo Nuevo. Auspiciado por la Biblioteca Popular Agustín Álvarez, de Trelew, 1981.

KNESSE MORALES, A. *Los ferrocarriles de la Patagonia. El país debe un homenaje a don Ezequiel Ramos Mejía, su eminente propulsor*. En Revista Argentina Austral, N° 112. Buenos Aires, octubre de 1938.

LADAGA, Liliana R. *Contribución al estudio de la actividad parlamentaria en torno a los ferrocarriles patagónicos (1880-1907)*. En Segundo Congreso de Historia Argentina y Regional, Comodoro Rivadavia, 1973. Dos tomos, Buenos Aires, 1974.

LODOLA, Luis M. *Informe comparativo sobre los trazados para el trasandino del sur, dentro del territorio argentino*. En Congreso Trasandino de Bahía Blanca, 1958.

LORENZO, Oscar A. *Los ferrocarriles argentinos. El comienzo de una historia civilizadora*. En el diario La Prensa, de Buenos Aires, marzo 1 de 1986.

MABRAGAÑA, Heraclio. *Los mensajes. Historia del desenvolvimiento de la Nación Argentina. 1810-1910*. Redactada cronológicamente por sus gobernantes. Publicación autorizada por la Comisión Nacional del Centenario. Buenos Aires, 1910. Seis tomos.

MAGNET, Alejandro. *Nuestros vecinos argentinos*. Editorial del Pacífico. Santiago de Chile, 1956.

MARIN VICUÑA, Santiago. *El trasandino del sur*. En Revista de Derecho, Historia y Letras, año 24, tomo 71. Buenos Aires, 1922.

MIGUEL, Eduardo José. *Las tierras de los ingleses en la Argentina, 1870-1914*. Editorial Belgrano. Buenos Aires, 1985.

MORENO, Enrique. *El trasandino del sur, de Neuquén*. En Cámara Argentina-Chilena de Comercio. Buenos Aires, 1953.



# hotel Centenario

S.A.H.C.I.

100 habitaciones con baño privado - Música funcional  
Teléfono - Snack Bar - Restaurant - Salones para  
reuniones y conferencias - Cocheras.

San Martín 150 - Tel. 30041 - 30042 - Trelew - Chubut