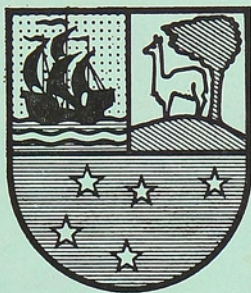


**INSTITUTO DE LA PATAGONIA**



**B A S E S  
A N T E P R O Y E C T O  
G U I A T U R I S T I C A  
D E M A G A L L A N E S**

**Punta Arenas  
1981**

**07**

EXPLORANDO EL PASADO

La arqueología regional se caracteriza por profundizar en los aspectos culturales de poblaciones que habitaron en las zonas costeras y del interior de la zona de estudio, así como en los aspectos arqueológicos de las civilizaciones que se desarrollaron en esta zona.

Entre las grandes evidencias culturales, aunque visitadas en momentos arqueológicos diferentes, tenemos contacto en diversos sitios arqueológicos e históricos, así como el contacto con la zona del interior, así como con otros grupos étnicos sudamericanos, durante el período.

Los estudios arqueológicos durante la etapa prehistórica regional y los datos sobre el desarrollo de la zona de estudio del período prehistórico y del período histórico.

LA PRESENCIA HUMANA EN EL TIEMPO

Los estudios arqueológicos durante la etapa prehistórica regional y los datos sobre el desarrollo de la zona de estudio del período prehistórico y del período histórico, así como el contacto con la zona del interior, así como con otros grupos étnicos sudamericanos, durante el período.

Por su parte, los grupos cazadores nómadas, eran pescadores, mariscadores y cazadores marinos cuya antigüedad en la región se remonta por lo menos a 4.000 años. Estas poblaciones evolucionaron hasta conformar en los últimos siglos la etnia alakul o "Kawatar", habitantes de las archipiélagos, islas y zonas situadas entre el golfo de Parí y la península de Parí, y la zona de estudio arqueológica se encuentra en las zonas del interior de la zona de estudio, hasta el Cabo de Hornos.

Entre los aspectos culturales, como aspectos arqueológicos de estos aspectos a partir de la segunda mitad del siglo XIX, por los datos arqueológicos, causados por la acción directa e indirecta de la arqueología regional.

## POBLAMIENTO ABORIGEN

La Prehistoria regional se caracteriza por presentar dos grandes corrientes de poblamiento: los cazadores terrestres en las áreas esteparias orientales y los canoeros marítimos, habitantes del medio boscoso y húmedo de los archipiélagos occidentales.

Estas dos grandes unidades culturales, aunque vivieron en ambientes ecológicos diferenciados, tomaron contacto en diversas zonas intermedias e intercambiaron experiencias, evolucionando a lo largo del tiempo hasta dar origen a cuatro grupos étnicos fundamentales, conocidos históricamente.

Los cazadores terrestres ocuparon la estepa patagónica meridional y las áreas norte y sur oriental de la Isla de Tierra del Fuego. Estos grupos nómadas se sucedieron durante aproximadamente 11.000 años, hasta constituir en los siglos históricos dos etnias independientes. La etnia tehuelche meridional, denominada por su propia gente "Aonikenk", asentada en la pampa continental, aproximadamente entre el río Santa Cruz en Argentina y el estrecho de Magallanes; y los onas o "Selknam", en Tierra del Fuego.

Por su parte, los grupos canoeros nómadas, eran pescadores, mariscadores y cazadores marinos cuya antigüedad en la región se remonta por lo menos a 6.000 años. Estas poblaciones evolucionaron hasta conformar en los últimos siglos la etnia alakaluf o "Kaweskar", habitante de los archipiélagos, fiordos y canales situados entre el golfo de Penas y la península de Bröcknock, y la etnia yámana situada preferentemente en las costas del canal Beagle e islas australes, hasta el Cabo de Hornos.

Tanto cazadores terrestres, como canoeros marítimos se vieron afectados a partir de la segunda mitad del siglo XIX, por una rápida extinción, causada por la acción directa e indirecta de la colonización moderna.

## Los cazadores terrestres

### Primeros Poblamientos.

Los primeros grupos de cazadores continentales ingresaron a la región desde el norte, hace aproximadamente 11.000 años atrás, cuando los hielos de la última glaciación habían iniciado su retirada dando paso a condiciones climáticas más templadas.

Las evidencias de estos primeros hombres, agrupadas bajo la denominación de Período Cultural I o "Paleo Indio" han sido encontradas en la zona volcánica esteparia de Pali Aike próxima a Monte Aymond, principalmente en los sitios de Cueva de Fell, cerro Sota y cueva Pali Aike, en sus niveles arqueológicos más profundos.

Cueva de Fell es un alero rocoso situado en la estancia Brazo Norte, a orillas del río o "Ciaike", dominando un angosto pero fértil valle que surca el árido paisaje estepario, en las proximidades de la frontera con Argentina. Este sitio representó un lugar de campamento continuamente utilizado por el hombre durante los últimos once milenios.

Cerro Sota está localizado inmediatamente al sur del anterior y se trata de una pequeña y angosta cueva donde se encontraron algunos esqueletos humanos cremados de esos anti-guos habitantes.

Finalmente, la cueva de Pali Aike, está ubicada en el interior de un antiguo cráter volcánico, de singular atractivo turístico, a 26 Km. al sur este de Fell, enfrentando al Cerro Diablo y a un extenso campo de lavas más recientes. De este ya cimientto proceden igualmente algunos esqueletos humanos cremados, de una antigüedad cercana a 8.600 años.

Dichos cazadores del Período I convivieron con algunas especies de fauna extinta, como el caballo americano nativo y el mylodón, y guardan relación con otros cazadores paleo-indios de Norte y sud América. Las pruebas arqueológicas indican que el caballo representaba una fuente importante de alimentación en esa época, mientras que el mylodón pudo ser cazado

eventualmente. También cazaban guanaco, puma, zorro, ñandú, pequeños roedores y otras aves. Sus principales utensilios eran puntas líticas del tipo denominado "Cola de pescado" por su forma similar a un pez, empleadas probablemente como puntas de lanzas o dardos arrojadizos. Del mismo modo utilizaban cuchillos, raspadores y otras herramientas líticas para faenar los animales y curtir sus cueros, con los cuales podían proporcionarse abrigo. Se cuentan además entre sus restos unos litos cilíndricos de uso no precisado aún.

Otro yacimiento antiguo que reviste gran interés, especialmente en el campo de la Paleontología, es la llamada "Cueva del Mylodón", situada en la provincia de Última Esperanza, a unos 24 Km. al noreste de la ciudad de Puerto Natales. Este lugar, de gran atractivo por su paisaje, ha permitido descubrir desde fines del siglo pasado, abundantes restos de mylodón. Sin embargo, contrariamente a lo que se supuso durante varias décadas, no existen allí pruebas concluyentes que permitan comprobar una posible coexistencia entre el hombre y tal animal. Los estudios más recientes tienden a indicar que la presencia humana en la caverna es posterior a la ocupación del perezoso, y sólo de carácter ocasional.

Por otra parte, en Tierra del Fuego se ha descubierto un yacimiento de gran importancia localizado junto al río Marazzi, en el extremo suroriental de Bahía Inutil. La zona se caracteriza por presentar un paisaje de gran interés geomorfológico, con extensos alineamientos de bloques erráticos del tamaño de varios metros, dejados en épocas pretéritas por el paso de un glaciar. Al amparo de uno de estos bloques rocosos, se encontraron restos de un campamento dejado por los primeros cazadores terrestres que ingresaron a la isla, 9.500 años atrás.

Aunque los materiales encontrados en los niveles de ocupación más antiguos, no son muy elaborados y poseen poco valor diagnóstico para ser comparados con aquellos del período I continental, la presencia del hombre es incuestionable y hasta hoy es la más antigua registrada en Tierra del Fuego. Como tales grupos al parecer no conocían la navegación, se ha supuesto que pudieron ingresar a la isla, desde el continente, aprovechando algún probable paso terrestre en momentos anteriores a la aper

tura definitiva del estrecho de Magallanes, hacia el océano Atlántico.

A partir de unos 9.000 años de antigüedad, y por un espacio de tiempo aparentemente corto, se registra en el sector estepario del continente próximo al estrecho de Magallanes, un nuevo tipo de ocupación humana que muestra un marcado cambio tecnológico con respecto al período cultural I. Tanto el caballo americano como el mylodón han desaparecido del ambiente faunístico, dando paso exclusivamente a especies modernas. Durante esta nueva etapa, denominada "Período II", las puntas líticas tipo "Cola de Pescado" han entrado en desuso y la tecnología se basa principalmente en la confección de instrumentos óseos entre los que destacan algunas posibles puntas de proyectil. No obstante, se conservan otras herramientas líticas como cuchillos y raspadores. La economía se sustenta en el consumo de aves, roedores y guanaco, este último en proporciones muy bajas.

En cueva de Fell, este período presenta una antigüedad de 9.000 años, mientras que en la cueva de Pali Aike debe ser más reciente puesto que sus restos están depositados sobre los niveles del período I, fechado en 8.600 años antes del presente. A esta época corresponden también las primeras pinturas rupestres confeccionadas en la zona. Estas consisten en algunos trazos lineales simples pintados en color rojo sobre las paredes de cueva Fell. Dicha manifestación artística da comienzo al llamado estilo pictográfico "Río Chico" que alcanzará gran desarrollo en los períodos posteriores.

No es posible indicar por el momento si los habitantes del período II descienden directamente de los primeros cazadores de la época anterior, o bien si representan un nuevo componente étnico ingresado al área con posterioridad.

#### Poblamiento intermedio

Una nueva corriente de población se hace presente, al parecer, en la región entre 8.400 y 6.500 años antes del presente, correspondiendo a grupos cazadores derivados de una amplia

tradición cultural sudamericana, que alcanzó hasta Patagonia meridional y Tierra del Fuego durante una fase climática más cálida que la actual, conocida como "Altithermal".

Durante esta época, denominada período III en el sector continental, la tecnología muestra nuevos cambios substanciales como la aparición de puntas líticas de forma triangular o foliácea sin pedúnculo, para dardos o lanzas, y el empleo de las primeras boleadoras de forma ovalada y de tamaño reducido. También se inicia la confección de pequeños raspadores de filo frontal utilizados con emangadura, junto con mantener otros tipos de raspadores de mayor tamaño utilizados ya en períodos anteriores. Destaca en la dieta alimenticia de esta época, el consumo abundante de guanaco, superior a las etapas precedentes, complementado por el ñandú y otras aves y en menor proporción por zorros, pumas y roedores.

Un yacimiento de gran interés para este período es el de Cueva de la Leona, localizado en la estepa central, a corta distancia de la orilla este de Laguna Blanca. Es un lugar muy confortable situado al interior de un estrecho y profundo cañadón, que cuenta con algunas ramificaciones laterales y varios abrigos rocosos, los que ofrecen una buena protección contra los diversos agentes climáticos. Desde el cañadón se domina el borde oriental de Laguna Blanca y por su interior corre un pequeño estero que permite conservar en sus flancos, pastos muy fértiles, especialmente en la estación estival. En uno de los aleros rocosos se encuentran llamativos paneles con pinturas rupestres efectuados preferentemente en colores rojo y negro. Entre los motivos se cuentan algunas figuras antropomorfas y zoomorfas muy esquemáticas y dibujos geométricos de variada forma.

En otro sector del sitio, en los niveles culturales más profundos correspondientes al período III, se encontraron ocho esqueletos humanos cubiertos con arcilla roja, lo que demuestra una costumbre funeraria diferente a la de los primeros habitantes.

En la zona volcánica oriental de Monte Aymond, se hallaron igualmente abundantes evidencias del mismo período, en

los depósitos medios de Cueva Fell y cueva de Pali Aike. También se han detectado restos tales como pequeñas boleadoras ovaladas y puntas de proyectiles triangulares en la superficie, a orillas de la laguna Tom Gould, en un importante sitio de campamento que se extiende entre un alto acantilado rocoso y los bordes del agua donde concurre estacionalmente una abundante avifauna. Este yacimiento está localizado a unos 10 Km. al este de cueva Fell. Es probable que las pequeñas boleadoras ovaladas que se encuentran aún dispersas en los bordes de la laguna, hayan sido utilizadas en esa época para la caza de dichas aves.

Por otra parte se han encontrado algunos elementos culturales del período III en el área del Parque Nacional Torres del Paine, en las proximidades del río Serrano, tratándose de materiales superficiales; como asimismo en Tierra del Fuego, en los niveles medios del abrigo Marazzi.

### Poblamientos tardíos

A partir de una fecha que puede situarse tentativamente entre 6.000 y 5.000 años antes del presente, surge un nuevo panorama cultural que afecta gran parte del área continental de la región.

En diferentes yacimientos arqueológicos situados principalmente en la zona volcánica interior de Monte Aymond, costa nororiental del estrecho de Magallanes, zona esteparia central de Laguna Blanca y Ultima Esperanza, comienzan a evidenciarse renovados implementos tecnológicos que permiten postular un cambio bastante radical en los modos de vida aborígen y marcan el inicio del período IV que perdurará hasta aproximadamente el 1.000 DC.

Hacia el 5.000 - 4.500 antes del presente, el "Altithermal" ha concluido dando paso al Neoglacial, con condiciones menos favorables, debido al descenso de las temperaturas.

Durante este período, en los distintos lugares de ocupación, las puntas líticas triangulares o foliáceas apedunculadas, son reemplazadas por puntas con pedúnculo ancho como base

y cuerpo triangular, algunas de las cuales pudieron ser empleadas como puntas de proyectil (dardos, flechas etc...) mientras otras pudieron servir fácilmente como cuchillos con empuñadura de madera. Por otra parte, las boleadoras ovaladas pequeñas son sustituidas por boleadoras esféricas de mayor tamaño, con surco ecuatorial, más adecuadas para la caza del guanaco y el ñandú. Junto con los raspadores y cuchillos de tamaño mediano o grande utilizados en las etapas anteriores, alcanzan su máximo auge los pequeños raspadores frontales empuñados, como asimismo la utilización de grandes cepillos líticos, para el trabajo de los cueros. También destacan algunos tipos de percutores y presionadores óseos destinados a la fabricación de instrumentos.

La dieta alimenticia durante esta época se sustenta en el consumo prioritario de guanaco y ñandú, secundado por otras aves, roedores y zorros. Cobra igualmente importancia la recolección periódica de moluscos en las áreas costeras.

Los antecedentes mencionados indican en definitiva que se trata del surgimiento de una tradición de cazadores tardíos continentales, antecesores directos de la etnia tehuelche meridional conocida históricamente. Se desconoce hasta el momento que posible vinculación genética pudo existir entre la tradición media del período III y estos grupos proto-tehuelches del período IV, pero en relación al registro arqueológico, se detecta a partir de esta última etapa un conjunto de elementos culturales que perdurará hasta el tiempo histórico.

En la zona volcánica de Pali Aike se encuentran elementos diagnósticos de esta etapa cultural, en superficie, a orilla de la Laguna Timone, como asimismo en La Portada, en las márgenes de Laguna Sota, en el abrigo de Ush Aike y en los niveles superiores de cueva Fell y Cerro Sota. Del mismo modo se han detectado en otros abrigos que bordean el Río Chico hacia la frontera con Argentina. Cabe mencionar que en estos interesantes abrigos se han descubierto abundantes pinturas rupestres del estilo "Río Chico", con vistosos motivos geométricos, y antropomorfos y zoomorfos esquemáticos, ejecutados de preferencia en color rojo. Elementos de la misma época destacan también en los niveles superiores del sitio Laguna Tom Gould, Pali Aike y en las inmediaciones de Cerro Tetera, próximo a Monte Aymond.

El período cultural IV está muy bien representado igualmente en la costa, en sitios tales como Oazy Harbour, San Gregorio, Posesión y Punta Dungeness, en el sector oriental del estrecho de Magallanes, lugares donde se encuentran abundantes depósitos de conchas dejados por tales cazadores terrestres.

Finalmente destacan algunos materiales superficiales del mismo período en la Provincia de Última Esperanza, en las proximidades del río Serrano y lago Sarmiento. En esta zona se encuentran también atractivos paneles con pinturas rupestres, que pueden corresponder en parte a la misma etapa cultural, en las proximidades de laguna Sofía, en el faldeo norte de cerro Benítez y junto al lago Sarmiento en un promontorio ubicado 2 Km. al norte del camino que conduce al Salto Grande del Paine, enfrentando la parte media del lago.

Para Tierra del Fuego, la carencia de investigaciones arqueológicas necesarias, ha impedido hasta ahora elaborar un panorama coherente de los poblamientos intermedios y recientes correspondientes a los cazadores terrestres antecesores directos de los onas históricos, pero durante los últimos cinco mil años es posible suponer un desarrollo paralelo equivalente a aquel del sector continental, a juzgar por el hallazgo preliminar de algunos materiales similares, en algunos sitios superficiales de la costa Norte de Tierra del Fuego.

En las áreas continentales de la región, se inicia hacia el 1.000 DC. el período cultural V, cuyo término se confunde con el comienzo de los siglos históricos. Durante este último período preeuropeo, se conservan en general todas las características tecnológicas del período anterior, agregándose sólo algunos nuevos elementos, como las pequeñas puntas líticas con pedúnculo de hechura muy fina para ser utilizadas como puntas de flechas. La dieta alimenticia mantiene del mismo modo, las modalidades anteriores, con un predominio en la caza de guanaco y ñandú.

Para los momentos finales de esta fase cultural, se conoce el notable hallazgo de un esqueleto humano muy bien conservado, en una pequeña cueva situada en cerro Johnny, a corta distancia de cueva Fell, estancia Brazo Norte. Junto a los restos

de unos 400 años de antigüedad, se encontró un fragmento de ca  
pa de guanaco pintada con motivos geométricos, con rojo, negro  
y verde, correspondiendo a un "quillango", vestimenta típica de  
los tehuelches meridionales. También se hallaron otros elementa  
tos de cuero, pequeños trozos de pasta ocre para pintura y una  
punta de proyectil con pedúnculo.

### Aborígenes históricos

A partir del siglo XVI, diversos navegantes europe  
os relatan el avistamiento de aborígenes cazadores terrestres,  
a su paso por el estrecho de Magallanes, tanto en las costas pa  
tagónicas, como en Tierra del Fuego. Más tarde otros viajeros,  
misioneros y colonos describen sus modos particulares de vida,  
llegando a diferenciar su variada composición étnica.

A partir de estos estudios históricos se sabe que  
durante los últimos siglos los tehuelches meridionales, quienes  
se autodenominaban Aonikenk, ocupaban la estepa patagónica desde  
de el río Santa Cruz por el norte, hasta el estrecho de Magallane  
s en el sur. Mantenían además un contacto constante con los  
tehuelches septentrionales y con otras parcialidades indígenas  
de más al norte.

Los aonikenk habitaban en toldos, viviendas cons  
truidas con varas de madera, formando el armazón y cubiertas  
por pieles de guanaco, y vestían largas capas confeccionadas con  
las pieles del mismo animal.

A partir del siglo XVIII adoptaron el uso del ca  
ballo, hecho que significó un cambio muy marcado en sus modos  
de vida: facilitando el desplazamiento a grandes distancias, per  
mitiendo contactarse con otras etnias indígenas continentales con  
mayor frecuencia, y posteriormente con colonos europeos, y en par  
ticular con la colonia chilena de Punta Arenas, desde mediado del  
siglo pasado, manteniendo así un fuerte intercambio comercial  
que los llevó a modificar gran parte de su equipamiento material,  
en corto tiempo. Por efectos de la presión directa ejercida por  
la colonización moderna, estos grupos desaparecieron en forma de  
finitiva del territorio regional, hacia 1905, ya sea por el aban

dono voluntario de territorios que cada día sufrían un mayor avance de la actividad pastoril ovejera, como por la muerte producida por la introducción de enfermedades contagiosas anteriormente desconocidas.

En cuanto a los cazadores terrestres de Tierra del Fuego, los onas o selknam ocuparon gran parte de ese territorio, especialmente la zona esteparia del norte y los bosques del sur. No obstante, algunas investigaciones de comienzo del siglo XX demostraron que en el extremo sur - oriental de la isla, en la península de Mitre, en territorio argentino, se encontraban confinados los escasos remanentes de un grupo étnico al parecer diferente al de los onas, quienes se denominaban Haush y eran también cazadores terrestres. Es muy poco lo que se sabe sobre el origen y modos de vida de estos últimos, aunque es posible que procedieran de un antiguo tronco común de cazadores que pudo ingresar en las épocas más antiguas a Tierra del Fuego.

Tanto Onas como Haush, se mantuvieron hasta su extinción como cazadores pedestres, sin practicar el uso del caballo, puesto que no tenían contacto con los cazadores continentales. Los onas cazaban preferentemente guanaco, coruro y aves, y recolectaban algunos productos silvestres. Utilizaban como arma principal, largos y prolijos arcos y vestían quillangos que eran utilizados con la piel hacia afuera a diferencia de los tehuelches meridionales que usaban sus capas con la piel hacia adentro lo que les permitía decorar la parte expuesta al exterior. Los onas vivían asimismo en toldos, pero de forma diferente a los del sector continental. En la isla se usaban de tamaño más pequeño de forma circular generalmente, y a manera de cortaviento, sin un techo cubierto. Estos cazadores insulares alcanzaron una extinción aún más rápida que la de los tehuelches, debido a una mayor presión y agresividad de la colonización moderna. Muchos onas murieron alejados de sus tierras bajo el amparo de las misiones salesianas, otros asesinados por el hombre blanco o por enfermedades contagiosas y por último a causa de rencillas internas entre diferentes parcialidades, al ver invadidados sus territorios ancestrales. Por su parte los haush se encontraban ya prácticamente extintos cuando los primeros europeos llegaron a Tierra del Fuego, por causas no muy seguras.

## Los canoeros, pescadores y cazadores marítimos

### Primeros poblamientos

Los primeros yacimientos de grupos "canoeros" antiguos, fueron encontrados en las últimas décadas tanto en el mar interior de Otway, sobre la isla Englefield, como en Punta Santa Ana y Bahía Buena en el sector oriental de la península de Brunswick. Se trata sin duda de los ancestros más remotos conocidos para la etnia histórica de los Alakaluf.

La antigüedad del yacimiento descubierto en Isla Englefield es sumamente dudosa. Los primeros fechados indicaban para esa ocupación cultural una edad de aproximadamente 8.000 a 9.000 años antes del presente, aunque sin ofrecer mucha confiabilidad. Más tarde una nueva fecha indicó una antigüedad aproximada de 4.000 años. Sin embargo, el estudio más reciente de los sitios de Bahía Buena y Punta Santa Ana han demostrado la existencia de modalidades culturales muy similares a las de Englefield, las que pudieron ser datadas con mayor seguridad en un rango de tiempo que fluctúa entre 6.400 y 5.200 años de antigüedad. Por el momento se han considerado estas últimas edades como las más seguras para la presencia inicial de grupos pescadores y cazadores marítimos en la región, aunque no puede destacarse la posibilidad de antigüedades aún mayores.

Estos grupos se dedicaban principalmente a la caza de lobos marinos, nutrias y aves marinas, a la pesca y a la recolección de moluscos. No obstante cuando se acercaban a la costa continental cazaban eventualmente algún guanaco o huemul para complementar la dieta alimenticia. Sus principales instrumentos se confeccionaban en hueso, entre los que destacan puntas de arpón monodentadas de base cruciforme algunos de los cuales presentan trazos lineales grabados a modo de decoración y puntas de arpón multidentadas, confeccionadas en hueso de ballena, para la caza de lobos marinos y otros, como asimismo cuñas, punzones y agujas óseas para diferentes usos domésticos.

Junto con estos materiales se desarrolló también una importante industria lítica, principalmente en obsidiana,

con puntas de proyectil triangulares sin pedúnculo; de tecnología idéntica a las utilizadas por los cazadores continentales del período cultural III, lo que indica claramente algún tipo de relaciones mantenidas entre canoeros antiguos y cazadores terrestres hace unos 6.000 años antes del presente. Estos restos culturales se han encontrado en los tres yacimientos indicados, junto con abundantes depósitos de conchas situados sobre antiguos niveles de playa que en nuestros días se encuentran tierra adentro, a una altura de más de 10 m. sobre el actual nivel del mar.

Los yacimientos de Bahía Buena y Punta Santa Ana, localizados en las proximidades de Fuerte Bulnes a unos 55 Km. al sur de Punta Arenas, se encuentran en un promontorio costero de singular belleza a una altura de 10 a 12 m. sobre el nivel de playa actual. El primero situado en las proximidades de varias bahías pequeñas, cercanas al emplazamiento hispánico del siglo XVI "Rey Don Felipe" y el segundo en la parte opuesta de la punta, dominando la bahía San Juan. Por su parte el sitio de Englefield está localizado en la parte más alta de la isla sobre una terraza de unos 25 a 27 m. sobre el nivel del mar y a una distancia de 150 m. con respecto a la playa actual.

En cuanto a los más antiguos antecesores de los yámana históricos, por el momento no se tienen antecedentes para las áreas de la región situadas al sur del canal Beagle. No obstante, se han descubierto evidencias de antiguos sitios ocupados por grupos de economía marítima en Túnel y Lancha Packewaia, en la costa norte del mismo canal, en el territorio argentino próximo a Ushuaia, de una edad de 6.000 y 4.000 años antes del presente, en forma respectiva.

Destaca en estos yacimientos un conjunto de elementos culturales de gran similitud con aquellos de Englefield, Bahía Buena y Punta Santa Ana, como puntas de arpón con base cruciforme (siendo estos de la variedad local denominada "cabeza de zorro"), puntas multidentadas, punzones y cuñas. Estos hallazgos permiten suponer que restos similares deberían ser encontrados también en las costas regionales al sur del canal Beagle, tratándose en definitiva de tempranos grupos canoeros de gran distribución espacial en el extremo austral del continente.

### Poblamientos tardíos

Es muy poco lo que se conoce sobre el período de transición entre los primeros habitantes de los archipiélagos y los canoeros históricos. La falta casi absoluta de investigaciones en esta materia impide ofrecer un panorama sobre la dinámica de los cambios culturales hasta alcanzar los tiempos modernos.

Se conocen diferentes sitios de canoeros bastante recientes, cuya antigüedad se estima no superior a 2.000 años, vale decir, comienzos de la Era Cristiana. En la península de Brunswick se han detectado algunos enclaves de pescadores y cazadores marinos recientes bordeando las playas actuales, en el camino sur desde Punta Arenas a Fuerte Bulnes, entre los Km. 22 y 44, junto al estrecho de Magallanes y más allá, en Bahía Buena y punta Santa Ana. Una parte de estos yacimientos ha quedado destruida con el tiempo y otros no han sido aún estudiados.

Son de enterés también, algunos sitios de canoeros descubiertos en el mar de Otway, en isla Vivian y fiordo Silva Palma (Punta Entrada y angostura Titus). Destacan asimismo los sitios insulares del estrecho de Magallanes como islas Isabel, Magdalena y Contramaestre. En las islas Isabel y Contramaestre se pueden apreciar en diversos yacimientos arqueológicos, las huellas de plantas de habitaciones indígenas de tipo sub-circular. Por otra parte la isla Magdalena es muy llamativa por la gran cantidad de pingüinos que nidifican en ella durante la temporada de primavera verano. En algunos sectores, sus nidos han sido excavados entre los depósitos de conchas y basuras dejadas por los aborígenes.

Todos estos yacimientos representan de un modo u otro ocupaciones propias de los antecesores directos de los alakaluf históricos y sus materiales culturales demuestran un conjunto de rasgos diferentes a aquellos de los primeros poblamientos. Las puntas de arpón de base cruciforme con eventual decoración incisa, han sido reemplazados por otros tipos, de doble barba. No obstante se mantienen algunos arpones de punta multidentada, como también cuñas, punzones y agujas, como herramientas generalizadas.

Por otra parte, en cuanto al material lítico, no se aprecian puntas triangulares apedunculadas como en la primera época, sino puntas con pedúnculo de diversos tipos, algunas de las cuales llegan a ser semejantes con los tipos de puntas propias de los cazadores continentales correspondientes al período IV. También se observan algunas boleadoras de forma aproximadamente esférica y diversos tipos de cuchillos líticos raspadores y otros implementos. La materia prima utilizada en estos trabajos es ahora muy variada en casi todos los sitios y la tradición del uso de la obsidiana no representa y a una característica dominante como sucedía en Englefield, Bahía Buena y punta Santa Ana. Sólo en algunos sitios más recientes como los del fiordo Silva Palma, se encuentra aún vigente su uso con cierta importancia. De estos yacimientos solo el de Angostura Titus tiene por el momento un fechado absoluto que permite situar la edad de su ocupación en unos 860 años antes del presente (siglo XI de nuestra era).

Durante este época la economía conserva los patrones tradicionales basados en la caza de lobos marinos, nutrias, aves, pesca y recolección de mariscos, aprovechando incluso la caza de guahaco, en los sectores costeros del continente.

Para las ocupaciones recientes detectadas en las costas del canal Beagle y sus alrededores, antecesoras de los yámana históricos, ocurren cambios similares a los observados más al norte. Las antiguas puntas de arpón de base cruciforme son reemplazadas por otras de espadón simple, mientras se mantiene el uso de cuñas, punzones y otros elementos óseos. Entre el material lítico destacan pequeñas puntas de proyectil que indican la adopción del arco y las flechas. En yacimientos recientes de la isla Navarino se han encontrado grandes boleadoras y raspadores pequeños que muestran una similitud tipológica con los materiales del período IV continental, y con otros restos propios de los cazadores terrestres de Tierra del Fuego, áreas de donde habrían procedido diferentes influencias culturales.

En cuanto a la dieta alimenticia de este período se ha podido determinar que en la costa norte del canal Beagle, el lobo marino representaba la mayor fuente de obtención calóri

ca, aunque también jugaba un papel importante el consumo de gu  
naco, siendo secundado por el aprovechamiento de aves, peces y  
moluscos.

En la costa norte de la isla Navarino se encuen-  
tran restos de importantes conchales indígenas tanto de las  
proximidades de Puerto Williams, como en Ukika y senos del Lau  
ta. En su mayoría presentan una forma anular y estan formados  
por detritus de alimentación marina dejando al centro una conca  
vidad donde estuvo implantada una habitación. Los lugares es  
tudiados han demostrado diversas edades, limitadas a los últi-  
mos 2.000 años de antigüedad.

Los sitios de estos grupos marítimos continuan  
aún más al sur, alcanzando incluso el archipiélago del cabo de  
Hornos. Allí se han detectado dos yacimientos de interés, en  
las islas Bayly y Herschel respectivamente, siendo este último  
el yacimiento arqueológico conocido más austral del mundo.  
Se trata en ambos casos de basurales de conchas y otros desechos  
dejados por el paso de los aborígenes.

Aborígenes históricos

Durante el período histórico que se inicia en el  
siglo XVI, diferentes navegantes y más tarde misioneros y colo  
nos, describen diversos aspectos de la vida Alakaluf en los ar-  
chipiélagos occidentales situados entre el golfo de Penas y la  
península de Brecknock.

Estos vivían dispersos en pequeños grupos por los  
canales, dedicados a la caza de lobos marinos, nutrias y aves,  
como asimismo a la pesca y recolección de mariscos. Cuando en-  
contraban una ballena varada sobre una playa se reunían en gran  
número para establecer un campamento más duradero. Durante ese  
tiempo aprovechaban para realizar sus ceremonias sociales. Se  
desplazaban por mar empleando canoas confeccionadas con tres pie  
zas de corteza de árbol, cocidas entre sí con fibras vegetales o  
barbas de ballena, empleándose tierra arcillosa plástica mezcla-  
da con raíces para calafatear a lo largo de las costuras. Los  
largueros, travesaños y nervaduras se obtenían de varillas delga

das y madera de canelo. Habitaban en toldos de planta ovalada, construidos con varas de madera incasas en el suelo formando el armazón y cubiertas con cueros de lobos. La vestimenta consistía únicamente en una corta capa de pieles de lobo o de nutrias cocidas con tendones de ballena, que recubría los hombros y parte de la espalda. El cuerpo en general era cubierto con una capa protectora de tierras de color mezcladas con grasa animal y las mujeres solían llevar como adornos collares de conchas.

Por efectos de transculturación, a comienzo de nuestro siglo, los Alakaluf comenzaron a utilizar canoas monóxilas, confeccionadas a partir de un tronco de árbol ahuecado mediante golpes de hacha. La canoa de cortezas cocidas subsistió en principio de modo paralelo, entrando luego en desuso hacia 1925.

A causa del contacto sostenido con los loberos en las primeras décadas del siglo, y con múltiples navegantes especialmente después de 1930, se produjo un quiebre en sus costumbres y un reemplazo de muchos elementos materiales tradicionales, por otros adquiridos a cambio de mano de obra o mediante trueque con los loberos, o por mendicidad de los barcos que constantemente tocaban las costas de los archipiélagos occidentales. De este modo se trastocaron los hábitos alimenticios, se cambió la vestimenta, las herramientas de trabajo e incluso diversas pautas culturales.

El contacto con los europeos y especialmente con los chilotes, produjo además otras consecuencias nefastas como la introducción del alcohol y de diversas enfermedades, y entre ellas las de tipo venéreo causaron grandes estragos entre una población alejada de todo control sanitario. Estos hechos sumados a otras causas, como la paulatina reducción del número de nacimientos, algunas matanzas surgidas de confrontaciones con loberos, como también cierto grado de migración entre la población alakaluf, al comenzar el quiebre de las pautas culturales tradicionales, se conjugaron para llevar en corto tiempo a dicha etnia al borde de la extinción.

En la actualidad sólo se cuentan al rededor de unos

40 alakaluf, que sobreviven con escasas posibilidades de perpetuarse por mucho tiempo, en una pequeña comunidad de Puerto Edén, sobre la costa este de isla Wellington, donde comparten con colonos desde hace varios años un pequeño poblado que cuenta con una escuela, un retén de carabineros y una posta de primeros auxilios.

Una situación muy similar vivieron los yámana históricos en los archipiélagos situados al sur de la península de Brecknock y del canal Beagle. Ellos poseían una cultura material muy similar a la de los alakaluf, la que fué deteriorándose junto a sus costumbres tradicionales por el impacto de la civilización moderna.

A diferencia de los anteriores, los yámana confeccionaban toldos de planta circular, pero empleaban los mismos elementos en su fabricación, madera y cueros de lobo marino. Las canoas y la vestimenta eran prácticamente idénticas y entre los utensilios destaca la forma de las puntas de los arpones, que entre estos últimos eran de una sola barba o espadón simple a diferencia de los alakaluf que presentaban dos barbas opuestas por lo general. Por otra parte las mujeres yámana eran tan buenas fabricantes de cestería como las mujeres alakaluf. Los cestos se fabricaban con juncos habilmente estrelazados y se empleaban preferentemente para la recolección de moluscos.

Desde las últimas décadas del siglo XIX comenzó la rápida extinción del grupo étnico más austral del continente, debido entre otros motivos a la introducción de enfermedades infecto-contagiosas que diezmó en poco tiempo gran parte de su población.

En la actualidad, los últimos y escasos sobrevivientes yámana se encuentran asentados en la localidad de Uki-ka, próxima a Puerto Williams, en la costa norte de la isla Navarino. Allí poseen pequeños terrenos en comunidad y habitan casas prefabricadas de tipo moderno. Se dedican en forma limitada al cultivo de las huertas familiares, al cuidado de algunos animales, a la pesca y confección de algunas artesanías, sin ninguna posibilidad de perpetuar la raza.

HALLAZGO Y CONOCIMIENTO DEL TERRITORIO MAGALLANICO

El descubrimiento y primeros intentos colonizadores (siglo XVI)

El descubrimiento del territorio magallánico constituyó una consecuencia indirecta de la búsqueda del paso oceánico que debía poner en contacto a Europa con las naciones del Levante, China, Japón, la India y especialmente con las Molucas, famosa tierra de la especiería.

Afanosa la España imperial por ganar a su rival el reino de Portugal la carrera hacia las Indias y con ella el monopolio del comercio de las especias, capituló en 1519 con el marino portugués Fernao de Magalhaes, luego conocido como Hernando de Magallanes, el descubrimiento del paso hacia el oriente a través del nuevo continente descubierto escasos años antes por Colón. Apertrechada y dispuesta la flota magallánica, compuesta de cinco naves, zarpó del puerto de San Lúcar de Barrameda el 20 de septiembre de 1519.

Tras un viaje lleno de azares e incidencias la nao capitana "Victoria" embocaba al fin el día 21 de octubre de 1520 el estrecho que el Almirante denominó "Todos los Santos" por la festividad del día en que inició la penetración descubridora y que la posteridad justicieramente habría de rebautizar con el nombre de su insigne navegante. Había sido descubierto Chile y con tan fausto suceso nacían a la Geografía y a la Historia de los pueblos la "tierra de los patagones" y la "tierra de los fuegos", vale decir, los dos componentes de la región magallánica de hoy.

Magallanes reconoció someramente el paso descubierto, tocó tierra en la bahía Fortescue, sobre la costa sudoccidental de la península de Brunswick, en donde el capellán de la expedición rezó la primera misa en Chile y a los pocos días completó el recorrido del Estrecho, penetrando en el océano que bautizó "Pacífico" y que cruzó en medio de grandes privaciones y penurias arribando a las ansiadas islas de las especias en 1521, ha

llando la muerte en una de ellas. Uno de sus tenientes, el piloto vasco Juan Sebastian Elcano, completaría el periplo y con él el primer viaje de circunnavegación del globo llegando a España en 1522, tres años después de la partida, cargado de especias y con sólo una nave y dieciocho hombres.

El segundo navegante en pasar por el Estrecho fué el comendador Fray García Jofré de Loayza al mando de una expedición cuyo destino eran las Molucas (1526). Tras Loayza, vendrá en 1535 el caballero portugués Simón de Alcazaba, quien había obtenido del Emperador el privilegio de poblar las tierras del Estrecho. Es ésta la primera concesión real con la que se establece jurisdicción sobre la Patagonia y el Estrecho. Impedido por las tormentas de penetrar profundamente en el paso interoceánico, lo abandonó dirigiéndose a las costas del Chubut en donde terminó muriendo asesinado por sus hombres amotinados.

Muerto Alcazaba y vacantes las tierras por él pretendidas, el Emperador Carlos V las adjudicó en 1536 a Francisco de Camargo. Su gobernación se denominó "Provincia del Estrecho" y comprendía desde el grado 36 hasta el estrecho de Magallanes, entre mar y mar. De esta manera por vez primera la totalidad del territorio que posteriormente habría de conocerse con el nombre de Patagonia pasaba a integrar una concesión real. Tampoco Camargo tuvo fortuna con su concesión; salida la expedición recién en 1539, embocó el Estrecho en enero de 1540, estrellándose la nave capitana en las costas de la Primera Angostura. Esta trágica circunstancia señaló de hecho, con pena y sin gloria, el fin de la expedición y de la concesión.

Tras el fracaso de Camargo habrían de pasar cuarenta años antes que nuevas naves aparecieran en el paso magallánico procedentes del Atlántico.

Por la misma época en que fracasaba Camargo un capitán animoso, audaz y visionario, Pedro de Valdivia, obtenía del Presidente Pacificador del Perú Licenciado Pedro de la Gasca, la gobernación de la Nueva Extremadura y Provincias de Chile. Como el conquistador había conseguido también por cesión de su asociado Pedro Sancho de Hoz, los títulos sobre las tierras situadas al sur del estrecho de Magallanes, se empeñó en

obtener la ampliación de los términos de su jurisdicción desde el grado 41 donde terminaban, hasta el mencionado paso de mar. En tanto procuraba conseguir tal merced del Emperador, despachó al sur al marino Francisco de Ulloa con encargo de recorrer el Estrecho y las tierras que pretendía incorporar a su gobierno. Será ésta la primera expedición que penetrará por el indicado paso desde el occidente (1553).

Muerto Valdivia antes de ver cumplido su deseo, tocó a su sucesor Jerónimo de Alderete recibir la gobernación de la Nueva Extremadura, ampliada hasta el Estrecho y allende este paso hasta el Polo Antártico (1555). Quedaba así por una parte definido clara y precisamente el ámbito territorial del nuevo país que se formaba y, por otra, consolidado el dominio del Gobernador de Chile sobre los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego hasta el Polo. De allí arrancan los títulos nacionales a las regiones australes del continente.

Fallecido Alderete, el Rey confió la Gobernación de Chile a García Hurtado de Mendoza, en la misma forma y términos que a aquél, de idéntica manera como habría de ocurrir despúes con sus demás sucesores. Uno de los primeros actos del nuevo gobernante fué el de encomendar al capitán Juan de Ladrillero el reconocimiento, exploración y toma de posesión del Estrecho y sus tierras aledañas.

Ladrillero al mando de una flotilla que integraba además Francisco Cortés de Ojea, veterano de la expedición de Ulloa, realizó un cuidadoso trabajo de exploración y descubrimiento alcanzando en su viaje hasta la parte oriental del Estrecho, tomando solemne posesión del mismo y sus tierras a nombre del Gobernador de Chile, el día 9 de agosto de 1558, en la punta de tierra que desde entonces tomaría nombre del trascendente suceso, Posesión. Con el acto de Ladrillero la Patagonia y la Tierra del Fuego quedaron irrevocablemente unidas en el derecho y el hecho -por concesión y posesión- a la Nación Chilena entonces en plena gestación.

Luego de la expedición del nombrado explorador las aguas australes permanecerían libres de naves europeas por varios años hasta la llegada del corsario inglés Francis Drake, quien con su viaje señaló el término de la exclusividad hispánica en

la navegaci3n del estrecho de Magallanes y la vulnerabilidad de las nuevas colonias americanas del Pacífico, llenando por ello de gran temor a los espańoles. Y tanto lo fu3 que el virrey del Perú dispuso la salida de un marino eximio, Pedro Sarmiento de Gamboa, hacia las aguas de Magallanes con especial encargo de explorar las rutas y estudiar la posibilidad de fortificar y poblar las costas del Estrecho, a fin de impedir el paso de naves enemigas de la Corona Cat3lica.

De este modo se incorpora a la historia regional la figura de Sarmiento, cuyo sino de esfuerzo y tragedia habrían de constituir uno de sus capítulos más tristes y dolorosos.

Su primera expedici3n iniciada en 1579 se seńala por un minucioso recorrido a lo largo de los canales patag3nicos y del Estrecho. Fue, en rigor hist3rico, el primer navegante que hizo un reconocimiento sistemático de las tierras y aguas australes. Una nutrida toponimia que ha superado el paso de los siglos, confirma el aporte de Sarmiento al conocimiento geográfico de Magallanes. Sembrando cruces y tomando posesiones por doquiera a lo largo de la ruta, el cristianísimo capitán hispano completó su recorrido adoptando la firme decisi3n de fortificarlo y poblarlo.

Llegado a Espańa, Sarmiento representó al Rey y a su Consejo las ventajas que reportaría a la Corona el poblamiento y defensa del Estrecho, solicitud que habiendo sido detenidamente considerada obtuvo amplia aprobaci3n. Puesta en marcha la organizaci3n de la expedici3n el monarca otorgó su jefatura al caballero de Santiago Diego Flores de Vald3s, nombramiento que habría de constituir un grave error, fuente de futuras desavenencias y desdichas. En cuanto a Pedro de Sarmiento, éste fu3 investido por Felipe II con la calidad de Gobernador y Capitán General del Estrecho.

Al fin estando todo dispuesto, una armada de veintitres navíos con tres mil personas a bordo, de las cuales trescientos cincuenta eran pobladores del Estrecho, zarpó el día 25 de septiembre de 1581, desde el mismo puerto de Sanlúcar del que poco más de medio siglo antes partiera Hernando de Magallanes. La adversidad -que habría de constituirse en la divisa de la expedici3n- se seńaló desde la partida: por causa de un fortísimo

temporal se perdieron cinco naves, dándose de baja entre ahogados y huídos ochocientos hombres. Esta circunstancia, a la que se sumaron las de la necesidad de reparar daños y la de reponer hombres y cargas, y en general la de acondicionar la expedición para las contingencias de un largo viaje, hicieron obligatoria la recálada en el puerto de Cádiz, del que zarpó definitivamente la armada el día 9 de diciembre, pero reducida ahora a dieciseis navíos.

Lo que va desde aquel momento hasta el arribo definitivo al estrecho de Magallanes es un recuento inacabable de infortunios que constituyeron una prueba durísima para la fortaleza moral del animoso Sarmiento, y que puede resumirse así: del total de hombres y naves salidos de España embocaron el Estrecho poco más de tres años después apenas cinco naves y unos quinientos hombres y mujeres, y a poco andar ambas cantidades se reducirían pues a escasos días de realizada al suroeste del cabo Virgen la fundación de la primera población, Nombre de Jesús (11 de febrero de 1584), dieron vela las tres mejores naves dejando en tierra al infortunado Sarmiento con algo más de trescientas personas y tan sólo dos embarcaciones, una varada e inútil, la "Trinidad", y una sólo en estado de navegar, la pequeña carabela "Santa María de Castro".

Con las naves huidas se fueron también la mayor parte de la artillería, municiones y pertrechos para los pobladores, quedando así privados los colonos del Estrecho de los auxilios que les eran vitales.

Pero Sarmiento estaba hecho a prueba de traiciones y desastres y con tenacidad y resolución inquebrantables y heroicas se aplicó a su misión: iniciar la colonización y defensa del estrecho de Magallanes para honra y provecho de su Rey y gloria de España.

Así, y luego de dividir el contingente de manera de asegurar un mejor sustento, dispuso sin tardanza que la "Santa María" explorase la costa septentrional del paso interoceánico hasta ubicar el río de San Juan de la Posesión y encontrar allí o en sus alrededores sitio a propósito para poblar. El mismo, entre tanto, con noventa y cinco hombres decidió marchar por tierra a lo largo de la costa. Esta marcha esforzada y en

extremo penosa, puso a Sarmiento en íntimo contacto con los indígenas y le permitió conocer los recursos del país que iba a poblar. En Nombre de Jesús quedó aproximadamente la mitad de los españoles con encargo de construir viviendas, sembrar la tierra, defenderse de los indios y sustentarse como mejor pudieran con los víveres que tenían, hasta recibir ayuda y refuerzos.

Al fin, tras duras jornadas dieron con la nao "Santa María", que encontraron fondeada en un buen puerto, San Blas hoy Bahía Buena, poco al norte de la punta de Santa Ana. Allí, en sus orillas el día 25 de marzo de 1584 Pedro Sarmiento de Gamboa "fundó en aquel mismo sitio una ciudad metropolitana, por cuenta de Su Majestad y para él y sus descendientes, a la cual nombró desde luego la Ciudad del Rey don Felipe".

Luego de fundada se designaron las autoridades que habrían de regirla y como era de rigor en las ciudades hispanas se levantó el árbol de la justicia, se señalaron la plaza, los sitios para los edificios principales y para las casas de los vecinos, tras lo cual se iniciaron afanosos los trabajos de construcción pues el invierno se anunciaba temprano. Sarmiento por su parte, luego de mucha faena, disposiciones, instrucciones y consejos, movido por la preocupación de auxiliar a la primera población y realizar otros menesteres, zarpó a fines de mayo con destino a Nombre de Jesús. Tras sí dejaba la fundación principal y a su centenar de habitantes, a los cuales no habría de volver a ver.

Llegado a la primera población un violento temporal le impidió desembarcar y lo alejó de la costa, por lo que determinó llegar a Brasil y obtener allí los auxilios más indispensables para su gente. Tras gran esfuerzo logró enviar una pequeña nave con auxilios urgentes y después zarpó él mismo con otro navío cargado de provisiones, pero ni una ni otro lograron llegar a destino pues los fortísimos vientos que encontraron a la entrada del Estrecho les impidieron socorrer a los colonos. Desesperado Sarmiento, que entre tanto escribió al Rey una decena de relaciones en que le contaba sus trabajos, penurias y necesidades, resolvió a mediados de 1585 dirigirse a España en busca de la urgente y suficiente ayuda para sus desamparados pobladores de Ma-

gallanes. La adversidad, que parecía ser la compañera inseparable de su vida, continuó ensañándose con el desgraciado capitán; a poco navegar, su nave es capturada por corsarios ingleses y Sarmiento conducido a Inglaterra a donde llegó al promediar el año 1586. Libertado al fin y en viaje por territorio francés, ya casi a la vista de su patria, es vuelto a apresar esta vez por un gentil hombre hugonote. Debió permanecer allí, padeciendo, durante tres años hasta ser rescatado a comienzos de 1590, envejecido, enfermo, pero alentado siempre la esperanza de socorrer a sus abandonados colonos; mas los oídos reales que tan prestos habían sido diez años antes para sus proyectos, permanecieron sordos para su clamor constante de auxilio. Y aunque se le hubiese escuchado ya era demasiado tarde; por la misma época era recogido el postrer sobreviviente de la colonización; los demás, menos otro rescatado, habían muerto de hambre, enfermedad, desesperación o por razón de la justicia. Al cabo de un par de años también se extinguiría también la existencia del desgraciado hidalgo con Pedro Sarmiento de Gamboa, protagonista principal del primer intento de colonización en la Patagonia austral, cuyo espíritu lleno de nobleza, coraje y valentía, corrió parejo con un sino de infortunio al que difícilmente podrá encontrársele paralelo.

En el estrecho de Magallanes, entre tanto, los pobladores de Nombre de Jesús desesperando de recibir auxilios, marcharon en agosto de 1584 hacia la segunda población, juntándose así en Rey Don Felipe un número superior a docientas cincuenta almas. Transcurrió el tiempo y con él aumentaron el hambre y las penurias pues los recursos eran escasísimos. El capitán Andrés de Viedma a quien por su grado militar correspondía la jefatura en ausencia de Sarmiento, determinó enviar docientos hombres a la primera fundación para que viesen manera de conseguir alguna ayuda de cualquier nave que viniese por el Estrecho, sustentándose con mariscos y caza por el camino, con lo que pudo así aliviar un tanto la situación de los que quedaron en Rey Don Felipe. Estos, debieron soportar un segundo invierno y entre penurias, miseria y esperanzas de auxilio llegaron al umbral de un tercero, el de 1586, diezmados por el hambre, las enfermedades y los indígenas. Para el verano de aquel año tan sólo queda

ban quince hombres y tres mujeres, el resto había perecido. Estos sobrevivientes decidieron abandonar definitivamente el lugar y marchar por la costa en procura de salvación en dirección a Nombre de Jesús.

En enero de 1587 daba fondo frente a las casas abandonadas de Rey Don Felipe una escuadrilla corsaria formada por tres naves de bandera inglesa, comandada por el almirante Thomas Candish o Cavendish. En la capitana viajaba Tomé Hernández, que había sido recogido por los corsarios y que habría de ser el único sobreviviente de la heroica aventura colonizadora de Sarmiento. El aspecto de la población, miserable, tético, hediendo a muerte, impresionó fuertemente al marino inglés, que pronto se alejó de allí no sin antes rebautizar el lugar con un nombre que habría de adquirir triste notoriedad y ser todo un epitafio: "Port Famine" o "Puerto del Hambre".

A comienzos de 1590, otro corsario inglés, Andrew Merrick, salvó al único español que restaba del último grupo de Rey Don Felipe y que había sobrevivido tres años procurándose el sustento con su arcabuz. Con su alejamiento se epilogaba la colonización española del estrecho de Magallanes. El recuerdo de su trágico fin habría de ser tan fuerte en las centurias venideras que bastaría para frenar cualquier proyecto poblador que pretendiera intentarse.

El siglo XVI termina con el paso de otros corsarios, ingleses unos, Cavendish nuevamente, Davis, Hawkins, holandeses otros, Simón de Cordes y Oliverio van Noort.

Cordes se detuvo en una bahía de la costa sudoccidental de la península de Brunswick entre los meses de abril y agosto de 1599. La internada en una zona tan inhóspita había de resultarle en extremo dura y penosa, tanto que durante dicho lapso perdió más de un centenar de hombres, con lo que los holandeses debieron abandonar todo intento colonizador que hubiesen podido meditar. Esta dolorosa circunstancia contribuyó a su turno a reafirmar la triste fama de inhabitabilidad que el destino de los desventurados compañeros de Sarmiento había otorgado a las tierras del Estrecho.

El reconocimiento geográfico (siglos XVII al XIX)

Las dos centurias siguientes constituyen para la historia austral, el período durante el cual se realiza el reconocimiento geográfico general de las costas y las aguas interiores y se adquieren nociones de carácter general sobre sus habitantes y los recursos del territorio.

Las primeras noticias geográficas un tanto vagas e imprecisas fueron dando origen a leyendas que adquirieron amplia difusión en una Europa proclive a la fantasía, a través de libros y mapas que describían a la Patagonia y Tierra del Fuego como extrañas tierras, pobladas por animales de fábula y por gigantes y hombres de aspecto simioide. El Magallanes de hoy es sujeto principal de la cartografía de estos siglos, apareciendo con distintos nombres, "País de los Patagones", "Terra Gigantum", "Terra Magellanica", en la parte continental, y la transfretana con las denominaciones de "Terra Incógnita", "Terra Australis", "País de los Fuegos", etc.

La necesidad de mejorar el conocimiento de la geografía meridional por una parte y la de ratificar o rectificar cuanto se refería a sus habitantes, humanos y bestias, por otra, serían la causa de una serie continuada de expediciones marítimas.

Iniciaron el ciclo los holandeses Willem Schouten y Jacobo Lemaire, descubridores de cabo de Hornos, hecho que produjo sensación en la época y que puso fin a la existencia -hasta entonces tenida por cierta- de un gran continente que abarcaba desde el Estrecho hasta el Polo. Tras ellos llegaron los españoles Bartolomé y Gonzalo Nodal, quienes ratificaron el descubrimiento y realizaron un reconocimiento científico del estrecho de Magallanes. Arribaron luego los ingleses Narborough, Wood, Rogers y Clipperton, y los franceses De Gennes y De Beauchene, entre otros. Cada uno a su turno haría aportes de vario grado para la cartografía y la navegación o entregaría noticias sobre recursos de la tierra y costumbres de los habitantes.

A comienzos de 1673 se registró el primer reconocimiento del interior patagónico en el sector correspondiente al actual territorio regional. Se trató del viaje del misionero

jesuíta padre Nicolás Mascardi, del Colegio de Castro, Chiloé, quien hacía escasos años había establecido junto al lago Nahuelhuapi una reducción para evangelizar a los indígenas del oriente de la Cordillera. En su recorrido Mascardi alcanzó hasta las costas del Estrecho vecinas al Atlántico, en un esfuerzo por dar con rastros de la misteriosa ciudad de los Césares, sobre la cual los indios le habían proporcionado noticias acerca de su existencia y ubicación en la parte oriental del paso descubierto por Magallanes. Recuérdese que uno de los orígenes de la tan difundida leyenda arranca precisamente de las poblaciones españolas fundadas por Sarmiento en el Estrecho.

Sin encontrar seña alguna del fabuloso poblado, Mascardi retornó a su misión, reconociendo nuevas regiones y ejerciendo su ministerio apostólico entre los distintos grupos patagones. Con su viaje pasó a manifestarse la preocupación de la Compañía de Jesús por las tierras de Magallanes y sus habitantes que se mantendría viva durante un siglo, persistiendo en el ánimo de los superiores el interés por fundar nuevas reducciones en el extremo sur del continente. En este afán los religiosos llegaron hasta el mismo Rey de España quien dió su expresa autorización para adelantar y materializar el proyecto, tanto más cuanto que él servía para poblar las tierras del Estrecho que el monarca deseaba conservar dentro de sus dominios y que por entonces corrían el peligro de ser ocupadas por otras naciones europeas. Pese a todo el proyecto no pudo realizarse, pero el interés por las regiones meridionales continuó latente sin embargo entre las autoridades administrativas y religiosas del Reino de Chile.

En la segunda mitad del siglo XVIII se registraron importantes viajes de navegación por las aguas magallánicas, destacándose los de los británicos comodoro John Byron y capitán James Cook, el del francés Luis Antonio de Bouganville y los de los españoles Antonio Córdoba Laso de la Vega y Alejandro Malaspina -italiano del servicio de la corona castellana-. Estas expediciones que contaron con el concurso de científicos de nota permitieron corregir errores, agregar antecedentes y, en fin, enriquecer el conocimiento geográfico de Magallanes.

La preocupación religiosa de las autoridades correspondientes de Chile a que se hizo referencia anteriormente llevó a los Jesuitas, misioneros y civilizadores incansables, a preparar hacia 1764 un nuevo y completo proyecto de evangelización de la Patagonia hasta el estrecho de Magallanes y la Tierra del Fuego, plan que contó con la aprobación del Gobernador de Chile, Antonio Guill y Gonzaga. En tal virtud el padre José García exploró en 1767 los canales patagónicos alcanzando hasta las cercanías del paralelo 49, en la zona norte de la actual jurisdicción regional. Años después nuevas expediciones salidas desde Chiloé recorrieron la parte de los canales en la vecindad del actual límite magallánico con la Región de Aisén. Lamentablemente el plan de evangelización patagónica hubo de quedar trunco al producirse la expulsión de la Compañía de Jesús de los territorios americanos del monarca español, pretiriéndose por años la incorporación efectiva de las regiones australes a la Capitanía General de Chile.

Al iniciarse el siglo XIX, la Patagonia y Tierra del Fuego aparecen ya en la cartografía con sus contornos bastante aproximados a los reales, libres ya de fantásticos agregados. El trabajo en detalle, de hidrografía especialmente, estaba reservado a dos ilustres marinos ingleses, Philip Parker King y Robert Fitz Roy. Ambos capitanes durante diez años, entre 1826 y 1836, realizaron un trabajo sistemático de reconocimiento hidrográfico, tarea monumental tan completa y seria, que en el siglo siguiente sólo ha debido ser perfeccionada y rectificada en detalles. Junto con ellos participó, en parte de dicho período, el notable naturalista Charles Darwin, cuyo trabajo significó un aporte valioso para el conocimiento de la historia natural de la región.

Hacia 1840, en vísperas de la ocupación nacional, el territorio poco o nada había cambiado con respecto a su estado en la época del Descubrimiento. La única alteración se había producido en sus aguas y costas ahora más concurridas por navegantes, científicos y cazadores marinos, mientras que los tehuelches de nómades pedestres habían devenido en nómades montados gracias al dominio del caballo, introducido por los españoles en las riberas del río de la Plata. Los tehuelches cruzaban en una y otra direc

ción las estepas patagónicas boleando avestruces y guanacos, especies que poblaban por millares los cañadones y llanuras, recorriendo sus paraderos tradicionales (aiken) y apareciendo periódicamente en la bahía de San Gregorio, el principal de ellos, para entablar contacto y mantener trato con los hombres blancos.

Las naves que de tarde en tarde se aparecían por las aguas del estrecho de Magallanes tenían sus puntos casi obligados de recalada, todos situados sobre la ribera norte. Las costas fueguinas eran contempladas sólo a la distancia y nave alguna daba fondo en sus cercanías por falta de puerto apropiado. La mencionada bahía de San Gregorio era el primero de estos puntos de recalada tradicional viniendo desde el Atlántico; allí se alzaban todos tehuelches y en este lugar se establecía relación entre europeos e indígenas y se trocaba carne fresca de guanaco y algunas pieles a cambio de prendas y baratijas.

Prosiguiendo la ruta, las singladuras conducían a Puerto Famine, denominación con la que en la época se conocía a la actual bahía de San Juan y que se abre algunas millas al sur de la verdadera ubicación histórica del poblado fundado por Sarmiento. Famine era el fondeadero obligado y tradicional, sitio habitual para renovar la provisión de agua y leña, ventas éstas que lo hicieron servir de base de operaciones para las expediciones de Parker, King y Fitz Roy; otro tanto hizo después el explorador francés Jules Cesar Dumont D'Urville y allí hubo de arribar el día 14 de septiembre de 1840 la escuadrilla formada por los vapores a rueda "CHILE" y "PERU" de la Compañía Inglesa de Vapores, dando comienzo a la navegación a vapor en las costas chilenas.

Este acontecimiento trascendente restituyó su importancia a la ruta del estrecho de Magallanes, abandonada por centurias, y aceleró indirectamente la ocupación, por parte de Chile, de los territorios de la Patagonia y Tierra del Fuego.

## COLONIZACION Y DESARROLLO

### La ocupación nacional y su consolidación (1843 - 1874)

¿Qué conocimiento se tenía en Chile, no ya de la Patagonia entera, sino solamente de su parte más austral, el territorio de Magallanes, en la época en que se consideraban las primeras medidas que habrían de conducir a la incorporación efectiva? Las noticias sobre tan lejana región, su clima sus recursos y habitantes, eran tan escasas e imprecisas que bien puede aseverarse que en la parte civilizada de la República existía un desconocimiento casi absoluto acerca de las tierras patagónicas y fueguinas. Lo poco conocido era bien dominio del ambiente marineró propio de puertos tales como Valparaíso, Talcahuano y Ancud, bien patrimonio de algunos espíritus ilustrados que habían obtenido referencias a través de la lectura de relaciones de viajes y exploraciones en tan remoto país.

Para las potencias europeas a su turno, en especial para Inglaterra y Francia, las tierras australes del continente americano eran "res nullius", esto es, de nadie; en consecuencia miraban con ojos imperialistas dichas regiones, lugar obligado de paso entre los dos más grandes océanos del globo, sitio de recalada de la larga ruta entre las respectivas metrópolis y las colonias de allende los mares. Francia en particular cobró especial interés por el Estrecho y sus tierras y en sus planes de expansión colonial comenzó a tomar forma un establecimiento galo en la Patagonia austral, y precisamente en las fases finales de los preparativos se encontraba el gobierno del rey Luis Felipe, cuando sobrevino la ocupación chilena.

La incorporación efectiva de los actuales territorios que conforman las regiones de Aisén y Magallanes se debe a la inspiración genial de don Bernardo O'Higgins, creador de nuestra nacionalidad chilena.

La inquietud y preocupación de O'Higgins por las tierras patagónicas y fueguinas y sus habitantes, puede encuadrarse cronológicamente en la etapa final de su vida, vale de-

cir en aquella que se inicia con su abdicación al mando supremo del país y se cierra con su muerte. Cabe suponer que no hubo lugar para tal inquietud mientras daba cima a la libertad de Chile. En cambio en el ostracismo, liberado el mismo de presiones y descargado su espíritu de pasiones y rencores, pudo entregarse de lleno al estudio y conocimiento del suelo lejano. El contacto personal con marinos y navegantes, la lectura de obras de geógrafos y viajeros, y la correspondencia mantenida con ilustres compatriotas, fueron dando forma a la visión ohigginiana de la Patagonia o Chile Nuevo, como con preferencia solía nombrarla, utilizando para ello la denominación geográfica en boga durante el siglo XVIII.

La "faceta patagónica" de O'Higgins es algo que llena de asombro; ella revela en el General una visión amplísima, tanto en la apreciación de la realidad inmediata, como en su proyección futura y, desde luego una clarividencia geográfico-política que lo destaca singularmente entre todos sus contemporáneos. Persuadido más por intuición que por conocimiento quiso la incorporación de aquellas tierras secularmente chilenas, la Patagonia, la Tierra del Fuego y aún las tierras polares, al viejo tronco nacional en forma que se estructurara la "unión de la gran familia chilena" como personal y acertadamente la calificara.

Si bien, como queda escrito, su preocupación era ya anterior, fue el 24 de octubre de 1830, fecha de su primera carta al General Joaquín Prieto, el hito inicial de la abundante documentación conocida, en la que durante más de una década y hasta el fin de sus días fué vertiendo y comunicando su inquietud y al propio tiempo entregando el gran mandato a sus compatriotas. Inéditas algunas, apenas conocidas las más, archidivulgadas otras, como aquella escrita al capitán Coghlan, en todas se manifiesta su idea matriz y motora: la incorporación de la Patagonia y Tierra del Fuego, y su concreción inmediata, la ocupación del estrecho de Magallanes, llave del Sur y del Antártico.

La suma de sus ideas puede condensarse en la civilización, cristianización e incorporación de las naciones indígenas que poblaban las tierras patagónicas y fueguinas, el desarrollo de los nuevos territorios mediante la agricultura, la in-

dustria y la inmigración fecunda; la ocupación del Estrecho, su navegación y la colonización de sus tierras; la definición precisa y cabal de los límites jurisdiccionales del Chile oriental indiano; la concepción del valor estratégico de los territorios australes en la conjunción oceánica y el señalamiento -precursor- de la región antártica como parte integrante del patrimonio nacional.

En lo que al estrecho de Magallanes toca, O'Higgins ya en 1836 concibió, maduró y elaboró proyectos de navegación y colonización, que actualizó en 1841 cuando se inició el tráfico mercante a vapor por dicha ruta. Y en 1842 escribió nada menos que siete cartas al Presidente Manuel Bulnes y a su Ministro del Interior, remitiendo la documentación completa que contenía sus estudios y proyectos. De esta manera el gobierno de Bulnes hizo suyo el plan ohigginiano y sobre las mismas bases que el prócer elaborara dispuso las medidas inmediatas que habrían de traducirse en la ocupación efectiva de las tierras patagónicas y fueguinas.

La responsabilidad de organizar la expedición destinada a tomar posesión e iniciar la colonización del Estrecho fué confiada al Intendente de Chiloé, don Domingo Espiñeira, funcionario diligente y activo que cumplió con particular celo su cometido, de tal modo que el 21 de mayo de 1843 zarpaba del puerto homónimo la goleta nacional "Ancud" al mando del capitán graduado de fragata Juan Williams y con un total de veintitrés personas a bordo entre tripulantes, soldados y supernumerarios.

Tras un viaje que tomó cuatro meses y que no estuvo libre de algunas peripecias, la "Ancud" dió fondo el día 21 de septiembre frente a la punta de Santa Ana, península de Brunswick (Patagonia), muy cerca del sitio en que casi tres siglos antes existiera la Ciudad del Rey Don Felipe. En la tarde de aquel memorable día, Williams con las solemnidades de rigor tomó posesión efectiva del estrecho de Magallanes y sus territorios en nombre de la República de Chile. Se ratificaba así en el tiempo aquella lejana posesión de Ladrillero y se afirmaba de esta manera la soberanía nacional sobre la Patagonia y la Tierra del Fuego.

Un mes después y luego de una rápida e infructuosa exploración a lo largo de la costa norte del Estrecho en busca de un sitio apropiado para la fundación de una colonia, se inauguraba oficialmente, el día 30 de octubre, un pequeño fuerte construido en lo alto de la punta de Santa Ana -verdadera atalaya-, que fué denominado "Bulnes" en homenaje al ilustre mandatario de la República, y que así pasaba a ser el primer establecimiento permanente en la vastedad patagónica y avanzada inicial de la colonización nacional en las regiones del sur.

Los primeros años de la nueva población fueron en extremo duros y difíciles, debido principalmente a la poco ventajosa ubicación geográfica y a la pobreza de recursos naturales en grado necesario como para llevar adelante la tarea colonizadora, por lo que se hizo en el hecho imposible su desarrollo, llegándose por el contrario a temerse seriamente por su supervivencia. Afortunadamente la designación del sargento mayor y antiguo soldado de la Independencia José de los Santos Mardones, como gobernador de Magallanes se produjo providencialmente a tiempo, lográndose conjurar con su presencia y acción un difícil momento para el establecimiento chileno. Este funcionario previsor y enérgico, comprendiendo la necesidad apremiante que había de mover la Colonia a un sitio más adecuado, y luego de explorar personalmente buena parte de la costa septentrional del Estrecho con tal objeto, dispuso su traslado medio centenar de kilómetros hacia el norte, a terrenos que le parecieron los más apropiados y que se situaban junto a las márgenes del río del Carbón, en el lugar conocido como Punta Arenosa. Una vez llevado el ganado, iniciadas las siembras, levantadas las construcciones fundamentales y trasladadas a ellas la mayoría de las familias, Mardones fijó allí su sede y residencia, naciendo así el 18 de diciembre de 1848, el caserío de Punta Arenas que con los años habría de llegar a ser capital de una rica región y ciudad principal de la Patagonia.

Con la fundación de Punta Arenas no sólo se salvaba la la colonización nacional, sino que se afirmaba además definitivamente la soberanía de Chile sobre el territorio. El nuevo establecimiento habría de ser a su turno con el correr del tiempo la base principal de todo el poblamiento humano y el desarrollo económico de la vasta extremidad meridional de América.

A poco andar, sin embargo, y cuando la aldea florecía, en noviembre de 1851, una dolorosa tragedia -el motín promovido por el teniente Miguel José Cambiazo- significó la pérdida de muchas vidas, entre otras la del propio Gobernador capitán de fragata Benjamín Muñoz Gamero, ocasionó enorme destrucción y estuvo a punto de arruinar la naciente población. Los hechos fueron consecuencia natural de la condición de lugar de relegación penal que el Gobierno había dado a su establecimiento austral, expresión clara de una política administrativa que no demostró entender el verdadero sentido y proyecciones que tenían y debían darse a la Colonia de Magallanes.

Lamentablemente el error tardaría años en rectificarse y a costa de subido precio.

Reconstruída Punta Arenas a partir de agosto de 1852, debido a la preocupación y diligencia del nuevo gobernador Bernardo E. Philippi, veterano de la expedición de la "Ancud", vió perderse al cabo de poco tiempo la vida de su ilustre mandatario a manos de los indígenas como consecuencia postrera de los dolorosos sucesos que tuvieron por protagonista a Cambiazo.

Comprendiendo el gobierno del Presidente Manuel Montt que no podría prosperar Magallanes si no se llevaba adelante una política que impulsara razonablemente su desenvolvimiento, decidió otorgarle la calidad de "Territorio de Colonización" (1853). Sensiblemente esta disposición administrativa no pasó de buen deseo pues no fué acompañada de otros actos positivos que la hiciesen practicable, de tal modo que la Colonia no sólo no pudo adelantar sino que en el hecho continuó sirviendo como establecimiento penal militar. Punta Arenas, así, hubo de languidecer durante casi dos décadas en que no fué más que un mísero punto habitado por dos centenares de almas perdido en la inmensidad patagónica, debiendo su subsistencia únicamente al tráfico de pieles y plumas con los tehuelches y al precario subsidio que le proporcionaba el Estado.

Es con la segunda administración del Presidente don José Joaquín Pérez que se señala el advenimiento de nuevos tiempos para la Colonia de Magallanes que ya enteraba el cuarto de siglo

de vida azarosa e infecunda. Una serie de felices y bien inspiradas medidas administrativas y de gobierno, asociadas a circunstancias auspiciosas de diversa índole bastaron para generar un proceso de cambio, incipiente en sus comienzos y vigoroso después, que en pocos años transformaron a la miserable aldea que era Punta Arenas en 1867 en un bullente emporio de vida y riqueza durante el último tercio del siglo. El 28 de noviembre de 1867 era designado Gobernador del Territorio de Magallanes el capitán de corbeta don Oscar Viel, oficial distinguido de la Armada Nacional que se señalaría como un funcionario que daría cabal muestra de capacidad, competencia, visión, energía y laboriosidad en el manejo de los negocios y asuntos de su gobernación. Viel habría de ser el mandatario apropiado que requería el tiempo de progreso que se avecinaba.

Esta designación fué seguida a los pocos días por el decreto del 2 de diciembre del mismo año que establecía una serie de beneficios y ventajas destinados a estimular la inmigración y radicación en el Territorio, medida ésta cuya bondad está fuera de toda discusión y que probó ser inmediatamente eficaz. Si a ello se agregan los decretos de 13 de Julio y de 21 de Septiembre de 1868 que otorgaron a Punta Arenas las calidades de "puerto menor" y "puerto libre", respectivamente, disposiciones éstas de evidente beneficio para el ulterior desarrollo de la Colonia, se tendrá una idea precisa del alto significado que tiene en la historia regional el gobierno del Presidente Pérez.

A estas medidas se sumaron circunstancias auspiciosas, como el establecimiento de la línea regular de vapores Liverpool-Valparaíso, de la Compañía Inglesa de Vapores (The Pacific Steam Navigation Company), con puerto de recalada en Punta Arenas (1868), que junto con vincular a la Colonia con los puertos europeos sirvió para activar el comercio en general; y otras fortuitas, como el feliz hallazgo de arenas auríferas en el río del Carbón. Luego otras acciones promovidas o adoptadas por el propio Gobernador, algunas de objetivo económico como la explotación de los yacimientos de carbón de piedra, la instalación de un aserradero destinado a la producción de madera de construcción y la hijuelación rural y distribución de parcelas entre los colonos; con el

fin de fomentar la agricultura, y otras de sentido social como la creación de una escuela pública, el funcionamiento del servicio de correos, la habilitación de un dispensario para la atención de enfermos, la reconstrucción de edificios públicos y el ordenamiento urbano de Punta Arenas. Añádanse aún las consecuencias beneficiosas directas de los decretos ya mencionados como la inmigración, el incremento del comercio y del tráfico marítimo, con lo cual se configura un cuadro de adelanto nunca antes imaginado.

En breve lapso los resultados estuvieron a la vista: hacia 1871, al concluir el primer trienio de Viel, la población de la Colonia había crecido de 145 a 800 almas, igual había acontecido con los distintos ramos de actividad económica y donde antes reinaba el desaliento y la miseria, ahora se apreciaba optimismo y trabajo creador, anticipos seguros de prosperidad.

Vigorizada Punta Arenas no tardaron en expandirse los límites de la Colonia. Tímidamente en un comienzo, afincando casi a la vista de la aldea, se establecieron los primeros colonos, luego se extendieron hacia el sur y hacia el norte a lo largo de la costa de la península de Brunswick, poblando con hacienda vacuna. Los traficantes de pieles y plumas perdido ya el temor que antaño los constreñía en los lindes de Punta Arenas, se lanzaron hacia el desconocido interior y hacia las pampas del Atlántico, alcanzando hasta el río Santa Cruz y aún más al norte. Audaces cazadores marinos por su parte, se internaron en el laberinto de canales fueguinos y patagónicos en procura de preciadas pieles.

Se había iniciado así un proceso de expansión que tomaría varias décadas y que cubriría la totalidad del territorio patagónico austral, la Tierra del Fuego y alcanzaría hasta la inmensidad antártica.

Simultáneamente Viel, quien entre tanto había sido renovado en su cargo por un nuevo período, se había erigido en defensor celoso y vigilante de la integridad territorial y de los derechos de Chile al dominio de la Patagonia, entonces cuestionados por la República Argentina. En tal condición realizó distintos actos jurisdiccionales en resguardo de la soberanía nacional,

entre los cuales se destaca el de haber desbaratado el intento del capitán Luis Piedra Buena para ocupar y fundar en San Gregorio. A su turno y asumiendo la iniciativa estableció dos capitánías en Río Gallegos (1873 y 1874) y Los Misioneros (Santa Cruz, 1874), de efímera existencia por causa de la indecisa política que sobre la materia sostenía el gobierno de Santiago.

En 1874 Viel ascendido en su grado naval, debió resignar el mando de la Colonia de Magallanes que había gobernado por espacio de siete años. Su administración constituye un hito de relevancia en el desarrollo histórico de Magallanes. Con él se inició un largo siglo de progreso y gracias a su atinada gestión se consolidó definitivamente la presencia nacional en la Patagonia Austral.

Los pioneros (1874 - 1892)

Ya desde 1870 comienzan a llegar a las playas puntarenenses aislados o en pequeños grupos los primeros inmigrantes europeos, instalándose en la Colonia y dando comienzo a distintas actividades. El Gobernador Viel buscaba con entusiasmo su radicación pues estimaba, con sobrada razón, que su presencia contribuiría a fomentar la naciente prosperidad del Territorio. Para ello instaba con periodicidad al Ministro de Chile en Buenos Aires, rogándole procurase desviar hacia el Estrecho algunos de los millares de emigrantes que por la época llegaban en gran cantidad a las riberas del Plata. Para 1874 ya están establecidos varios franceses, algunos ingleses y alemanes y poco después comienzan a arribar los primeros contingentes de colonos suizos, hasta enterar los dos centenares en los próximos cinco años.

Durante el año 1874 arriban también a Punta Arenas dos hombres cuyos destinos y los de sus familias habrían de asociarse íntimamente con el progreso patagónico: un joven y animoso asturiano, José Menéndez, llamado a ser el primero y más vigoroso impulsador del desarrollo de Magallanes y la Patagonia toda, y un súbdito ruso, Elías Braun, acompañado de sus hijos uno de los cuales, Mauricio, habría de convertirse en otro de los pi

lares del crecimiento austral. Los nombrados junto con el portugués José Nogueira y otros hombres de trabajo y visión formarían la avanzada pionera que en pocos años transformaría la vida y la economía de la Patagonia austral, impulsándola aceleradamente por el camino del progreso y la civilización.

Con la llegada de los colonos se iniciaron las primeras exploraciones del vasto territorio que se abría al norte de Punta Arenas; las sucesivas noticias que fueron llegando confirmaban la existencia de excelentes tierras de pastoreo en la zona esteparia. Se vió entonces la necesidad de hacerlas productivas poblándolas con hacienda y se miró hacia las islas Malvinas en donde se practicaba con éxito la crianza lanar. Correspondió al sucesor de Viel, sargento mayor Diego Dublé Almeida, tomar la decisión que lo consagraría entre los mandatarios más progresistas de Magallanes. En efecto, además de recomendar la conveniencia de establecer la explotación ovina como lo habían hecho algunos de sus antecesores, unió la acción a la palabra y se trasladó en la corbeta "Chacabuco" al archipiélago malvinero en donde procedió a adquirir una partida de trescientos animales que vendió a su regreso al comerciante inglés Enrique Reynard, quien a su vez colocó el ganado en la isla Isabel expresamente cedida para tal objeto (1877). Otros colonos, Cruz Daniel Ramírez, en la isla Magdalena, y Marius Andrieu, en las pampas de San Gregorio, instalaron nuevas partidas que con variada suerte sirvieron para confirmar la favorable aclimatación del ovino en las vírgenes y pastosas estepas. Nacía así la ganadería lanar en la Patagonia que habría de constituirse en pocas décadas en la industria madre del progreso y motor de innumerables iniciativas favorables al desarrollo.

El movimiento mercantil de la Colonia por otra parte acusaba un notorio incremento, clara expresión de la creciente actividad; las importaciones en 1876 sumaron \$ 175.860, en moneda de la época, cantidad que más que decuplicaba el monto de 1870 y que mostraba la favorable influencia del tráfico marítimo. Las exportaciones a su turno (\$ 76.605) acusaban un aumento igual al doble de lo exportado en aquel año, siendo los principales rubros de comercio las pieles y plumas, el carbón de piedra, las maderas y los cueros vacunos.

Cuando así se apreciaban los primeros signos de un evidente progreso, se produjo un desgraciado acontecimiento que estuvo a punto de desbaratar los esfuerzos creadores de toda una década y cernió la ruina sobre Punta Arenas. En la noche del 11 de Noviembre de 1877 se produjo el levantamiento de la compañía de artillería de marina que servía la guarnición y estaba a cargo de la custodia de los relegados, iniciándose así una sucesión de hechos luctuosos que significaron la pérdida de vidas humanas, muchos heridos, entre ellos el propio gobernador, y la destrucción de bienes e importantes edificios públicos y privados que fueron incendiados luego de ser saqueados, y que llenaron de pavor a los habitantes de la hasta entonces apacible aldea. Afortunadamente la presencia de ánimo del gobernador Dublé que obtuvo el rápido auxilio de la cañonera "Magallanes", permitió dominar la sublevación y devolver la tranquilidad a los aterrorizados habitantes y colonos. Los cabecillas del amotinamiento que lograron ser aprehendidos fueron juzgados por un consejo de guerra, hallados culpables y fusilados, poniéndose fin con este duro y ejemplar castigo al trágico episodio que provocara tanto dolor y daño.

El motín de los artilleros y sus consecuencias constituyeron de esta manera la postrer y dura prueba que habría de sufrir Punta Arenas, tanto que por momentos se llegó a pensar en los círculos superiores del Gobierno en la conveniencia de abandonarla oficialmente. Pero asó como la dura prueba fuera causa de tan grave peligro para la austral comunidad, sirvió también para galvanizar a los espíritus fuertes que la integraban. Sacando fuerzas de flaqueza y reaccionando con viril energía los habitantes, a los que se unió la acción previsorá del nuevo gobernador teniente coronel Carlos Wood, pudieron hacer frente a la emergencia y conjurar el peligro, retornando al Territorio al camino de progreso por el que se encaminaba antes del motín. Se pudo así llevar adelante y sin recursos extraordinarios la reconstrucción de edificios, se reabrió el comercio y se reinició la actividad económica general, de tal manera que muy pronto la preocupación laboriosa y creadora de la población permitió mitigar el recuerdo de los dolorosos sucesos.

Y como queriéndose dar una nueva y hermosa demostración

ción de la fortaleza espiritual y de la fibra de estos admirables hombres y mujeres, en abril de 1879 cuando aún se restañaban las heridas producidas por el levantamiento, se llevó a cabo un mítin cívico en el cual los vecinos de Punta Arenas ofrecieron generosamente sus servicios y recursos a la Patria entonces envuelta en conflicto bélico con Perú y Bolivia. ¡He ahí la mejor prueba de la calidad de la nueva raza que iba cobrando forma en el rincón entonces más oscuro y olvidado de Chile que era Magallanes!

Entre tanto dos oficiales de la Armada Nacional, los tenientes Juan Tomás Rogers y Ramón Serrano, expedicionaban respectivamente hacia el interior de la Patagonia y la Tierra del Fuego, permitiendo ampliar el conocimiento general del Territorio y de sus recursos naturales.

La introducción de ovejas prosiguió amparada y alentada por el Gobernador Wood, quien con liberalidad otorgó autorizaciones de ocupación de terrenos pastoriles, entendiendo cabalmente que ésta era la única forma de promover su aprovechamiento y desarrollo. Así entre 1878 y 1883 se pobló con hacienda lanar toda la parte norte de la península de Brunswick, la costa del seno Skyring y toda la costa del Estrecho entre Cabeza del Mar y Dungeness y aún parte del interior, advirtiéndose por la misma época el primer interés en ocupar los campos fueguinos. La crianza, llevada adelante con esfuerzo y sacrificios, prosperaba generando trabajo y nuevas actividades. A Reynard, Ramírez y Andrieu, se sumaron después Menéndez, Nogueira, Braun, Elgueta, Roux, Fenton, Wood, Stubenrauch, Wehrhahn y muchos otros que constituyeron un grupo de pioneros que sin parar mientes en el trabajo, capitales y riesgos fueron estableciendo y afirmando sólidamente las bases de la ganadería ovina de la región.

Favorecía esta expansión la circunstancia de haberse puesto fin a la disputa chileno-argentina por el dominio de la Patagonia oriental mediante la firma del tratado de 23 de julio de 1881 que estableció las bases del arreglo y señaló en general los términos jurisdiccionales de cada país en el área cuestionada. Por el tratado Chile cedió voluntariamente en aras de la paz y la convivencia, la mayor parte de la Patagonia oriental así co-

mo la mitad de la Tierra del Fuego, tierras que histórica y jurídicamente y por posesión le pertenecían. El acuerdo trajo también la tranquilidad que ansiaban los colonos al liberarlos de la incertidumbre acerca del destino de las tierras que ocupaban. Pudo entonces la Gobernación de Magallanes disponer con entera libertad de vastos sectores aún desocupados.

Mas no sólo la gandería era fuente de atracción; también lo era y con sobrada razón el oro que comenzaba a manifestarse en distintas partes. Primero lo fué en Tierra del Fuego chilena, en donde en 1879 el teniente Serrano había descubierto algunos placeres. Allí llegaron en 1881 Pedro Ponce de León, Juan Manuel Frías y un tal Salcedo dando comienzo al laboreo; tras ellos anilaron Cosme Spiro, Enrique Saunders, Samuel Ossa Borne, Simón Paravić, Juan Pablo Durand y muchos otros, constituyéndose en los adelantados que iniciaron la conquista y colonización de la gran insla fueguina hasta entonces dominio absoluto de los onas. Luego en 1884 se descubre, casualmente, oro aluvial en la costa del cabo Vírgenes, y finalmente en 1885 el ingeniero rumano Julio Popper encontraba las áreas auríferas de Páramo en la bahía de San Sebastián.

Como Punta Arenas era el centro de vida de la región austral allí llegaron las noticias y la fiebre áurea envolvió a su población. Así su nombre y el de Magallanes, asociados al oro, corrieron de boca en boca trasponiendo leguas. A poco los barcos de la carrera no tardaron en dejar partidas de aventureros buscadores e inmigrantes, caso todos atraídos por el dorado señuelo. Con el auge aurífero crecieron el comercio y toda clase de negocios, entonándose la vida de la floreciente Punta Arenas transformada en un pueblo cosmopolita en donde alternaban prósperos empresarios, recios hombres de trabajo y esforzados colonos -los mas- y aventureros soñadores y truhanes -los menos-.

El tranquilo villorrio de antaño, sin alterar aún su modesto aspecto de población de frontera, con sus casitas de madera tinglada, su deplorable higiene, sus acequias malolientes, con sus calles barrosas en invierno y polvorientas en verano, por las que transitaban jinetes y carretas "chanchas" tiradas por caninos bueyes, con sus despachos y tabernas, era entonces una col-

mena que bullía de febril actividad.

El grado de desarrollo que iba alcanzando el Territorio motivaba, por circunstancias de tipo geográfico, la dispersión de los distintos centros de vida y trabajo, lo que exigía una vinculación adecuada y regular, tanto que ya para 1887 el Gobernador Francisco Sampaio al informar al Supremo Gobierno sobre ello, señalaba la necesidad imperiosa de contar con un vapor oficial que pusiese en comunicación a Punta Arenas con las costas del sur en donde animosos colonos tenían en trabajo numerosos aserraderos, con la costa nororiental del Estrecho donde crecía y prosperaba la explotación ovejera y con Tierra del Fuego en donde ya radicaban sobre docientos pobladores y mineros. Por otra parte se encontraban en explotación los yacimientos carboníferos de mina Marta en el seno Skyring y proseguía con el ritmo de antaño la caza de lobos, actividad en la que destacaban José Nogueira y el piloto dalmata Pedro Zambelić. En la ganadería las trecientas ovejas de 1877 sumaban 40.000 en 1885 y 300.000 en 1889, mientras que la población del Territorio, ahora urbana y rural, se empinaba sobre los dos millares de almas.

¡Al fin adquirirían visos de realidad los pensamientos de O'Higgins, Mardones, Viel y otros visionarios del pasado, que habían previsto el desenvolvimiento progresista de Magallanes!

Todo este crecimiento se debía en inmensa medida al genio y al trabajo, a la inquebrantable fe y a la constancia de los habitantes. La acción oficial, casi siempre mezquina, no asumió jamás el carácter de política orgánica de fomento -con la sólo excepción de las medidas adoptadas por el gobierno del Presidente Pérez entre 1867 y 1868- y sólo estuvo limitada al interés demostrado por algunos gobernadores. Así, por lo demás habría de seguir desarrollándose Magallanes, obra exclusiva del espíritu creador de sus habitantes, procedentes de todos los orígenes y hermanados por el cariño al áspero suelo patagónico.

Al promediar 1887 arribaron a Punta Arenas el sacerdote italiano José Fagnano y otros compañeros de la misma na

cionalidad, en carácter de avanzada misionera de la Sociedad de San Francisco de Sales, fundada en Turín por San Juan Bosco. Este religioso extraordinario previó el porvenir grandioso de la Patagonia y quiso asociar su obra y la de sus hijos a la singular empresa que habría de llevarla a feliz realidad. La acción de los Salesianos y de las Hijas de María Auxiliadora que llegaron al año siguiente, constituiría un admirable complemento, en los campos de la religión, la educación, la ciencia y la cultura, de la formidable tarea emprendida por los pioneros del desarrollo patagónico austral.

Junto al impetuoso Fagnano, hombre de múltiple y prodigiosa labor, se distinguieron como colaboradores infatigables Sor Angela Vallese y los padres Mayorino Borgatello, Juan Bernabé y Antonio Ferrero entre muchos sacerdotes, coadjutores y religiosas, todos los cuales contribuyeron con su acción apostólica al engrandecimiento magallánico.

A ellos le cupo entre otras la hermosa misión de cristianizar y civilizar a los indígenas del sur del continente, y la triste responsabilidad de salvar los últimos restos de las otrora magníficas razas. Cumplieron a cabal conciencia su obra -y con unánime reconocimiento ciudadano- hasta el momento en que el tiempo inexorable señaló la extinción de los aborígenes.

De las aulas de sus escuelas, institutos y colegios saldrían con los años legiones de jóvenes con destino a las distintas actividades de la región, llamados a ser muchos de ellos verdadera levadura en la masa de la sociedad austral.

Al iniciarse la última década del siglo el Territorio de Magallanes da comienzo a su vez a la etapa histórica más significativa y valiosa: el período en el cual se vigoriza, se consolida y se hace pujante el proceso de desarrollo económico, los años en los cuales se estructura y se afirma el ser magallánico como expresión genuina y propia de positivas características espirituales, sociales y humanas.

La edad de oro 1892 -1918

Un hecho auspicioso, la matrícula del vapor "Amadeo" de propiedad de José Menéndez, nave fundadora de la flota mercantil regional, señala el comienzo de un período que abarca largos veinticinco años durante los cuales con fecundidad asombrosa se suceden acontecimientos auspiciosos, cuya influencia en el desarrollo social y económico de Magallanes y la Patagonia austral toda es de tal magnitud e importancia que bien puede considerársele como la edad dorada de su desenvolvimiento histórico.

Contemporáneo con este acontecimiento ocurrido el 18 de Septiembre de 1892, es el nombramiento del capitán de navío don Manuel Señoret como Gobernador del Territorio. Bajo su visionaria, enérgica y progresista conducción se inician estos años de tan particular trascendencia.

Otro suceso de relevancia ocurre por la misma época: se descubre oro aluvial en las costas de Navarino, Picton, Lennox, Nueva y otras islas australes, hecho que origina a su vez la llegada de contingentes numerosos de inmigrantes eslavos (croatas), que pasarán a constituir uno de los componentes raciales más importantes de la futura población magallánica. El descubrimiento contribuye a acelerar las peticiones de terrenos aptos para la explotación ganadera, que el Gobernador Señoret otorga y estimula generosamente, de tal manera que durante los próximos años se harán sucesivas concesiones que irán cubriendo todas las áreas aprovechables de las islas situadas al sur del canal Beagle.

Por otra parte el diligente mandatario preocupado por hacer efectiva la soberanía nacional en los feraces valles de Ultima Esperanza autorizó en 1893 la ocupación de terrenos al ex-capitán de la marina mercante alemana Hermann Eberhard, quien el año anterior había penetrado por vía marítima hasta los fiordos interiores. Tras Eberhard peticionan y obtienen tierras un grupo de esforzados colonos germanos, Rodolfo Stubenrauch, Hermann y Augusto Kark, Claudio Glimann, y británicos, Juan Tweedie, Jorge Patton y Walter Ferrier, quienes así

dan comienzo a la colonización ganadera de esa rica región andina que en muy pocos años demostraría con su producción la bondad de sus campos.

Del mismo modo los vastos terrenos ganaderos vacantes de Tierra del Fuego eran objeto de nuevas y enormes concesiones por parte del Supremo Gobierno a los ya prósperos empresarios José Nogueira y Mauricio Braun, sobre cuya base habría de formarse por sucesión y adquisición la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego, que con el andar del tiempo habría de convertirse en la más grande detentadora de tierras pastoriles de todo el país. Estas concesiones significaron asimismo el comienzo de los acaparamientos de tierras en manos de grandes sociedades ganaderas, circunstancia que con los años daría origen a su vez a la cuestión agraria de Magallanes.

La colonización ganadera de Tierra del Fuego, tanto en la parte chilena como en el territorio argentino, fué causa principal de la extinción de los onas. Viéndose en estos indígenas a enemigos naturales de la explotación se les persiguió cruelmente, expulsándolos de los campos en los que cazaban y vivían como dueños y señores, hasta acorralar los restos de las tribus en las regiones boscosas del sur de la Isla. Para evitar su extinción total de misioneros salesianos crearon sendas reducciones en la isla Dawson (San Rafael) y en Río Grande (Argentina), trasladando allí a los últimos grupos aborígenes. La mentablemente tan bien inspirada como laudable medida no pudo impedir la desaparición de la hermosa y noble raza selknam. La exterminación de la nación ona realizada prácticamente en una década fue así la dura consecuencia del comienzo de la explotación ovejera en los campos fueguinos por las grandes sociedades. De esta manera y con tan vil y doloroso precio la enorme vastedad de la Isla Grande se incorporó al desarrollo económico de la región.

En los años finales del siglo las concesiones de tierras fueron cubriendo todos los lugares aptos, alcanzando al seno del Almirantazgo en Tierra del Fuego, al valle del río San Juan en la península Brunswick, a la Tierra del Rey Guillermo, actual isla Riesco, y a las tierras aún vacantes de la Patagonia oriental chilena, con lo que se completó de hecho la expansión

colonizadora y el territorio adquiere una nueva dimensión geográfica-económica.

La colonización acarreó como natural consecuencia la creación de los pueblos destinados a servir de centros de vida y servicio; así fueron naciendo Puerto Toro (1892), en Navarino, Porvenir (1894), en Tierra del Fuego, y Puerto Prat (1899), en Ultima Esperanza; más tarde aparecerían Rio Seco (1906) y Puerto Natales (1911). Otros núcleos como Puerto Cóndor, Río Verde y Punta Delgada tuvieron existencia por espacio de algunos lustros.

Esta expansión influyó a su vez en otras actividades económicas como el comercio y la navegación, requiriendo la inversión de fuertes capitales, que a su turno originaron las primeras empresas con intereses en diversos ramos, preferentemente en la ganadería y el comercio; entre ellas se destacaron Meidell y Cía, Nogueira y Blanchard, luego Braun y Blanchard, Wehrhann y Cia., después Stubenrauch y Cia, y la personal de José Menéndez, que se convirtieron en poderosos agentes y factores de desarrollo de múltiple acción. Con ellas fue adquiriendo proporciones impensadas la crianza ovina, tomó gran importancia el comercio de importación y exportación y se inició un interesante desenvolvimiento industrial.

Tanta actividad debía ser causa y efecto de un fuerte movimiento demográfico. La población de Magallanes crecía a ojos vistas, fundamentalmente por la migración de nacionales procedentes de provincias del centro y sur del país, especialmente de Chiloé, y por la inmigración europea. La llegada de inmigrantes nacionales era estimulada por los distintos gobiernos que buscaban balancear armónicamente la composición de la población del Territorio. Varios millares de personas arribaron así en pocos años a Punta Arenas, atraídos, unos por la perspectiva de obtener ocupaciones lucrativas o de hacer fórtuna, otros con el ánimo de establecerse como agricultores, algunos con el propósito de instalarse con actividades productivas; entre éstos pueden señalarse Agustín Ross y Mariano Edwards que se distinguieron como empresarios industriales y mineros y como colonos, y otros en fin, como el doctor Lautaro Navarro y Rómulo Correa que se señalaron en distintas tareas y empresas de progreso social.

Los chilotes, gentes buenas, sencillas y sufridas, como colonos primero y como trabajadores múltiples más tarde, aportarían con el esfuerzo valioso de sus brazos a la construcción del progreso en las regiones del sur patagónico, en tanto que por su número y características pasarían a constituir uno de los grupos componentes más fuertes e importantes de la población de la región magallánica. Aquí, al amparo del medio habrían de experimentar un proceso lento pero positivo de asimilación de nuevas cualidades cuyos frutos benéficos se apreciarían en posteriores generaciones.

El número de habitantes superaba para 1885 las cinco mil almas, mientras que en 1907 el censo oficial acusaba la cifra de 17.330 personas lo que significa que en apenas tres décadas, desde 1875, la población de Magallanes había aumentado casi quince veces. Este hecho prueba por sí solo el grado de desenvolvimiento y crecimiento que estaba experimentando el Territorio. Del total mencionado, dos tercios del mismo eran chilenos de origen y el tercio restante extranjeros. Entre estos los grupos más importantes por su número eran los croatas (yugoeslavos) (30%), británicos, ingleses y escoceses, españoles, asturianos principalmente, alemanes, italianos, argentinos y franceses.

Algunos de estos grupos tuvieron hombres que se destacaron individualmente entre los grandes pioneros por su contribución al desarrollo y a la civilización en la región austral del continente. Colectivamente cada grupo aportó, en su peculiaridad nacional, al Magallanes que trabajosamente se construía; los activos e industrioses alemanes, los recios y laboriosos españoles, los tenaces y diligentes británicos, los inquietos italianos y franceses, los apacibles suizos, en fin; fué una entrega difícil de ponderar, pero de un valor sin medida, que alcanzó a todas las facetas de la actividad humana en las tierras del sur. Otros, como los eslavos de Dalmacia, entregaron a la nueva patria su generoso aporte al desarrollo en forma de cien trabajos modestos y anónimos que de uno u otro modo hicieron al progreso. El inmigrante croata fué así, inicialmente, obrero indispensable de muchas faenas rudas, minero, pescador y marineró, esquilador y peón múltiple, o bien, albañil, carpintero o empedrador, y más

tarde con el producto de su trabajo pudo ser artesano, comerciante, industrial o ganadero, contribuyendo en todo caso con su acción fecunda a crear la prosperidad magallánica. Sus condiciones físicas y espirituales le permitieron adaptarse con facilidad al suelo que lo acogía, al que llegó a querer con un sentimiento profundo y ejemplar, e integrarse con chilenos y extranjeros dando comienzo a un saludable proceso de fusión de razas. Sus hijos -sin duda la mejor ofrenda que hizo al país- asumirán con el tiempo posiciones dirigentes y de responsabilidad en todos los campos de la vida regional.

La inmigración europea se destaca como uno de los hechos más positivos de entre aquellos que posibilitaron el desarrollo social y económico de la región, pues dió a Magallanes una de sus características más distintivas, la de la multinacionalidad variada y rica, en cuanto ella significó aportes raciales, espirituales, culturales, de técnica y artesanía que valorizaron y dieron carácter propio a la comunidad en proceso de formación.

Al promediarse la primera década del siglo XX la empresa portentosa del desarrollo y del progreso austral alcanzaba su culminación. El Magallanes de apenas cuatro décadas atrás, pobre, despoblado, desconocido y mal afamado, se había transformado en un territorio próspero y pujante que entregaba sus riquezas al país. El esfuerzo laborioso había poblado el yermo y habían creado industrias y con ellas bienestar, progreso y civilización. Todo había ocurrido con tal rapidez para la época que sus propios actores se mostraban sorprendidos. La Providencia premiaba así la fe, la constancia, el sacrificio que fueron necesarios en los años duros y el trabajo fecundo y el genio creador de sus animosos habitantes.

La ganadería lanar, factor fundamental del crecimiento progresista de Magallanes, había superado las primeras etapas de explotación inicial un tanto primitiva y rudimentaria, para constituirse en una actividad que se desarrollaba con técnicas superiores que hacían posible la obtención de cada vez mejores rendimientos en productos que iban adquiriendo justificada fama en los mercados laneros mundiales. Una masa ovina superior a 1.800.000 cabezas que pastoreaba ya a lo ancho y largo de la ver

tiente oriental de la región, permitía la actividad de numerosas estancias que se desparramaban desde la precordillera hasta la vecindad del Atlántico, generando trabajo sostenido y creciente y entonando con su producción un importante comercio de exportación. Otras ramas de la ganadería como la crianza bovina y caballar señalaban también cantidades de interés aunque de menor significación para la economía regional.

La crianza ovina en su crecimiento exigió el establecimiento de actividades industriales derivadas destinadas al aprovechamiento de los subproductos o al beneficio de animales. Se instalaron así algunas graserías, luego curtiembres y barracas de cueros y más tarde los primeros modernos y grandes frigoríficos, Río Seco (1905) y Puerto Sara (1908), pertenecientes ambos a sendas sociedades anónimas formadas con capitales magallánicos.

En 1904, con la iniciación de la colonización en los valles del río Baker, se daba por completada de hecho la ocupación de todos los terrenos aptos para el pastoreo existentes en el Territorio. Por la misma época capitales de Magallanes participaban en la naciente colonización de Aisén, configurando así una nueva forma de expansión económica.

La ganadería al extenderse por las distintas zonas de la región había impulsado a su vez el crecimiento de la navegación de cabotaje. Las 258 toneladas de registro del "Amadeo" habían aumentado hasta superar las quince mil que totalizaban más de sesenta naves entre vapores, embarcaciones a vela y algunos grandes pontones-depósitos que servían a numerosos puertos y caletas desde las islas australes hasta las aguas interiores de Última Esperanza.

Además la flota regional atendía el cabotaje de los pueblos argentinos de la costa atlántica desde Río Grande y Ushuaia por el sur hasta Puerto Madryn por el norte, como también el servicio con las islas Malvinas. Este movimiento naviero daba a Punta Arenas la condición de centro mercantil de la Patagonia aumentando grandemente su importancia, estimulando aún más su auge y crecimiento y afirmando sólidamente su hegemonía.

La casa Braun y Blanchard, una de las empresas cuya

acción fué fundamental en el desarrollo regional, establecía en 1907 el servicio de vapores entre Punta Arenas y Valparaíso, con recaladas en otros puertos como Ancud, Puerto Montt, donde se creó una sucursal mercantil, y Corral, con lo que se daba satisfacción de este modo a la antigua y anhelada aspiración de los habitantes del Territorio de contar con una mejor vinculación con las regiones centrales de la República. Esta medida de progreso vino a vigorizar aún más el desarrollo magallánico.

La vinculación marítima de Magallanes con Europa era especialmente importante. Punta Arenas era desde hacía cuarenta años puerto regular de recalada para dos importantes compañías de navegación trasatlántica, la Compañía Inglesa de Vapores y la Compañía Alemana de Vapores "Kosmos", que daban entre ambas un servicio semanal de carga y pasajeros al Territorio. Otras seis empresas navieras de bandera inglesa, alemana y francesa atendían el tráfico de ultramar tocando regularmente en el principal puerto del Estrecho.

La pesquería, cuya actividad había decaído un tanto en los últimos lustros por causa de la disminución de las especies pelíferas, recuperaba su importancia con la caza de ballenas. Desde 1906 la flota de la Sociedad Ballenera de Magallanes desarrollaba su faena alternadamente en aguas antárticas vecinas al archipiélago de las Shetlands, teniendo una de sus factorías en la isla Decepción, y en aguas americanas del Pacífico sur, con base en Bahía Aguila, península de Brunswick.

La necesidad de atender las reparaciones y la de prestar servicios a tanta nave y aún de construir embarcaciones hizo surgir la industria de astilleros, que muy pronto ganó merecida fama por la calidad de sus trabajos.

Las actividades industriales y artesanales por otra parte, incipientes en el pasado, habían crecido vigorosamente desde 1895, tanto que para 1907 representaban la existencia de numerosos establecimientos que atendían los ramos metalúrgicos, madereros, de alimentos y bebidas, y de manufacturas diversas, los que a su vez permitían el desenvolvimiento de otras ramas de la economía y afirmaban el progreso regional.

La minería era también una actividad de importancia particular para la región. Si los placeres de las islas australes se habían agotado luego de entregar enormes cantidades de oro, los lavaderos de Tierra del Fuego en cambio trabajaban intensamente incorporando sistemas mecanizados de explotación mediante el empleo de grandes dragas. Una verdadera fiebre aurífera animaba la estepa fueguina en donde multitud de mineros y grandes sociedades con fuertes capitales e inversiones, realizaban laboreos en busca de las doradas arenas, afirmando de paso el crecimiento de Porvenir que ya presentaba hechuras de pueblo importante y en el que destacaban por su obra pioneros como José Covacevich, Francisco Brzović y José Iglesias, entre otros. De igual modo se desarrollaban cateos y laboreos en otras zonas del Territorio como la península de Brunswick, isla Riesco y Ultima Esperanza.

Los yacimientos carboníferos cuyos trabajos habían decaído a partir de 1875, se encontraban en una etapa notable de desarrollo y producción, destacándose entre varias la Mina Loreto, inmediata a Punta Arenas, cuya explotación se debía a la pujanza y capital del industrial Agustín Ross. También se explotaba el cobre en Cutter Cove, descubierto casualmente en 1904 por Gregorio Tomasević; allí una compañía minera regional había realizado fuertes inversiones en instalaciones y maquinarias para extraer varios miles de toneladas de mineral. Finalmente y como queriendo probar que nada escapaba al genio y al afán laboriosos de los magallánicos, un visionario precursor el francés Alejo Marcou, se empeñaba afanoso en la búsqueda de yacimientos petrolíferos, iniciándose así una faena exploratoria que sólo culminaría felizmente cuarenta años más tarde.

Tanta actividad económica debía naturalmente ser causa de una fuerte expansión comercial. Grandes casas que servían el negocio de importación y exportación, y pequeños almacenes y tiendas que atendían el mercadeo al detalle, animaban un movimiento mercantil que constituía una indispensable herramienta de vida y un factor de impulso económico. Las cifras generales correspondientes a las exportaciones e importaciones del Territorio acusaban fuerte crecimiento anual alcanzando al promediar la primera década del siglo XX una cantidad superior a \$ 26.000.000 de la época.

El movimiento mercantil e industrial general, los negocios y necesidades financieras hicieron obligatorio el establecimiento de los primeros bancos. Primero fué el antiguo Banco de Tarapacá y Londres y luego, como era de esperarlo de una comunidad creadora, surgieron las correspondientes entidades regionales. Con el siglo nació el Banco de Punta Arenas, luego el Banco "El Hogar Chileno" y la Bolsa Comercial de Magallanes, instituciones todas formadas con capitales regionales. Importa señalar que el Banco de Punta Arenas fué la primera institución de su tipo en Chile que estableció el sistema de depósitos de ahorro para imponentes modestos y la ciudad que le daba el nombre la primera de la República en dar este paso progresista.

Valga señalar aquí la importancia y mérito de las empresas regionales como elementos y factores coadyuvantes del progreso austral. Admirables ejemplos del espíritu creador de los hombres del sur, las distintas sociedades y compañías nacieron como natural respuesta a la necesidad de dar satisfacción a las crecientes y variadas demandas motivadas por el desarrollo pujante que se vivía. Cuando la magnitud de los negocios fue superior a las posibilidades individuales ellas actuaron en su reemplazo como expresión de voluntad y esfuerzo colectivos. Pero el ímpetu creador no se detuvo mezquinamente en los aspectos relacionados con la economía, también se demostró fecundo cada vez que las exigencias de la vida social y de la civilización lo hicieron necesario. Así la energía creadora abarcó desde la satisfacción de las necesidades materiales hasta las del espíritu, pasando por las de la salud, seguridad pública y del confort. En todas las empresas del progreso estuvo la impronta de Menéndez, de su hijo Alejandro, del genial Mauricio Braun, de Juan Blanchard, de Rodolfo Stubenrauch y de tantos otros, como neta expresión de una labor constructiva y civilizadora.

Con el desarrollo económico había de sobrevenir como lógica consecuencia el desarrollo social y tan vigoroso -o más- que aquel. En efecto, donde antes a duras penas podía mantenerse una escuelita fiscal la educación cobró forma y fuerza, en el seno de una comunidad que justipreciaba las excelencias de los bienes del espíritu. Así para 1908 una veintena de establecimientos fiscales y particulares impartían a la juventud de la

Patagonia austral el preciado tesoro de la instrucción primaria y del saber elemental. Jerarquizaban la educación dos liceos fiscales, de Hombres y Señoritas, y el Colegio Salesiano de San José, éste último complementado con un pequeño museo de historia natural y un observatorio meteorológico.

Tal era la importancia que la comunidad daba a la instrucción que en 1900 la Junta de Alcaldes hacía obligatoria la enseñanza elemental, con lo que una vez más Punta Arenas se adelantaba -y mucho- a las demás ciudades de la República con este acto de verdadero progreso social. Esta medida era el fruto consecuente de un pueblo que tenía en muy alto grado el concepto del valor de la educación como medio de promoción social y de civilización, tanto que ostentaba entonces un nivel de alfabetización que lo destacaba muy lejos por encima de otras comunidades chilenas. En efecto, el índice de alfabetos entre sus habitantes mayores de seis años era del 80% aproximadamente mientras que en el resto del país apenas alcanzaba al 30% ¡Halagador índice que honra históricamente a Magallanes y que aún hoy, en los comienzos de la era espacial no logran alcanzar algunos países de la Tierra!

Un medio así debía ser proclive a las inquietudes de la inteligencia y del espíritu. De esta manera nació el periodismo como vocero de expresión y aspiración ciudadanas primero fué "El Magallanes" fundado en 1894 por el Gobernador Señoret, Lautaro Navarro Avaria y Juan Bautista Contardi. Con el tiempo abundaron los órganos informativos y culturales que circularon en el Territorio, entre ellos algunos en idioma vernáculo dirigidos a las distintas colectividades nacionales. La preocupación por lo cultural y lo artístico dió también origen a numerosos centros literarios, bibliotecas, conjuntos musicales y de arte dramático, etc. surgidos principalmente en el seno de los grupos de inmigrantes europeos. ¡Cuán lejanos habían quedado los tiempos en que los míseros habitantes de Punta Arenas debían elegir entre el hastío y la juerga, sin dar tiempo a inquietud superior alguna!

Con los tiempos asimismo prosperó la actividad religiosa, lo que podía apreciarse por la multiplicación de las iglesias y centros de culto y por la creciente participación de

los fieles en los diversos actos y manifestaciones de los cultos cristianos, mayoritariamente católicos.

La preocupación por lo social y lo humanitario también ocupaba un sitio relevante en la vida de la austral comunidad. Razones de solidaridad y un magnífico espíritu de servicio público fueron inspirando la creación del Cuerpo de Bomberos de Punta Arenas (1887), de la Sociedad de Dolores (1902), formada por damas que realizaban una generosa y caritativa labor de asistencia a los enfermos y socorro a los menesterosos; y de la nobilísima y meritoria Cruz Roja que con el nombre de "Cuerpo de Asistencia Pública" fué fundada en 1903 por un grupo de vecinos, nacionales y extranjeros, dirigidos por un inmigrante italiano ejemplar con alma de samaritano, Victorio Cuccuini. La creación de esta institución -la primera en Chile- otorgó a Magallanes una nueva primacía. También y con el transcurso del tiempo se fueron formando en Punta Arenas y Porvenir numerosas sociedades mutualistas y de beneficencia que prestaban diversos auxilios y asistencia múltiple a numerosos asociados.

El progreso general que se vivía en el Territorio se reflejaba naturalmente en su ciudad capital. Punta Arenas lucía garbosa su estampa de metrópolis del sud patagónico chileno-argentino, con clara conciencia en sus habitantes de su condición de capitalidad social y económica. La prosperidad adquirida se reflejaba en sus importantes edificios públicos y privados. Las familias pioneras habían construído aquí hermosas mansiones y las grandes compañías habían levantado suntuosos edificios que constituían la admiración de propios y extraños. Más allá del centro gran residencial, administrativo y comercial donde predominaba la construcción de mampostería de ladrillo y cemento de evidente influencia arquitectónica europea, en los barrios podía apreciarse ya el abandono notorio del antiguo estilo pionero caracterizado por sus casitas de madera tinglada, techumbre de tejuelas de madera y ventanas de guillotina, que había constituído la norma común de construcción en la vieja Colonia durante medio siglo; las nuevas casas se construían siempre en madera pero recubiertas de fierro cincado y techos del mismo material, amplias ventanas y agregados arquitectónicos de ornato, y se pintaban, conformando un tipo de vi

vienda que poseía un indefinible aire europeo -producto de variados aportes adaptados al medio geográfico- y que pasaría a constituirse en un propio y típico "estilo patagónico", ni feo ni hermoso, pero práctico y confortable, que se conserva hasta el presente con ligeras modificaciones, y que Magallanes fue "exportando" con sus artesanos y maestros de obra al resto de los pueblos y ciudades de la Patagonia Meridional y Tierra del Fuego argentina desde Ushuaia hasta Comodoro Rivadavia, imponiendo un patrón común de construcción que identificaría por largos años a los poblados del Suramericano.

La acción de la Junta de Alcaldes y la colaboración de la comunidad habían permitido mejorar el ordenamiento edilicio; la limpieza comenzaba a ser un símbolo de la austral ciudad. El mejoramiento de la higiene y salud públicas se evidenciaba en la instalación de los servicios de agua potable, de alcantarillado y de policía de aseo; en la construcción del hospital, del asilo de huérfanos y en la apertura de un nuevo y amplio cementerio.

El progreso se mostraba también en el alumbrado público eléctrico, inaugurado en 1898 y establecido por iniciativa de empresas privadas, con el que Punta Arenas había pasado a tener otra primacía, pues era la primera ciudad chilena en contar con este moderno adelanto. El servicio telefónico se encontraba en uso desde el mismo año y luego se había extendido a diversas zonas rurales, alcanzando en 1900 hasta Río Gallegos, en el vecino territorio de Santa Cruz. En 1901 este elemento de comunicación se instalaba también en Porvenir y desde allí era extendido a diversos establecimientos rurales de la Isla Grande. Desde 1902, por otra parte, Punta Arenas y Magallanes habían quedado vinculados por servicio telegráfico con Buenos Aires y a través de esta capital, con el resto del globo.

La construcción de un buen teatro, el Municipal, donde concurrían a actuar compañías de ópera y zarzuela -algunas de renombre- que procedían de Europa o Buenos Aires, la creación de un hipódromo y de algunos clubes sociales de calidad, brindaban a sus habitantes diversión y entretenimiento y la posibilidad de desarrollar una intensa vida de relación.

En sus calles ya empedradas rodaban carruajes de carga, elegantes coches familiares y los primeros automóviles. El tráfico urbano, el movimiento portuario, la actividad fabril y mercantil y el trabajo intenso que se apreciaba por doquiera, impresionaban gratamente al viajero que hallaba en Punta Arenas un oasis de vida imprevisto en medio de la vastedad austral.

Desde el momento mismo de su fundación Punta Arenas desempeñó un papel fundamental. Mientras la Colonia de Magallanes no pasó de ser más que una ficción administrativa, ella fué "la Colonia". Cuando el Territorio inició, a partir de la década del 70, el camino de su desenvolvimiento, la aldea de Mardones y Viel pasó a desempeñar el mismo rol que cupo a las "ciudades-estados" de la antigua Grecia; ella fué "colonia-madre", causa y motor principal del desarrollo. Magallanes como entidad económica y social es hijo de su capital. No puede concebirse el fenómeno prodigioso del progreso patagónico austral sin pensarse primero en Punta Arenas. Con propiedad histórica puede afirmarse entonces que en mucha medida Punta Arenas "ha sido" y "es" Magallanes.

Durante las primeras décadas del período febril del desarrollo de Magallanes la energía colonizadora tuvo ancho campo para su trabajo, mas con el fin del siglo XIX y los comienzos del presente habiéndose ocupado todas las tierras pastoriles y habiéndose cubierto todos los campos tradicionales de la economía, la actividad pionera buscó otros que no tardó en cubrir. Pero sobrando energías y acumulándose capitales llegó un momento en que el vasto territorio se hizo estrecho para tanta pujanza, y comenzó la expansión. Ella se desarrolló casi simultáneamente sobre regiones chilenas como sobre los antiguos dominios nacionales de la Patagonia oriental, ya bajo jurisdicción argentina. Hubo de ser así como balleneros magallánicos establecieron bases de operaciones en el territorio antártico, como capitales regionales concurrieron a iniciar la colonización de Aisén y como empresas navieras de Punta Arenas extendieron sus líneas hasta Valparaíso y otros puertos nacionales; como, también, naves chilenas de Magallanes pasaron a atender el cabotaje de los pueblos y establecimientos argentinos del Atlántico, y finalmente, así fue como una compañía regional ex

tendió sus servicios telefónicos hasta la capital del Territorio de Santa Cruz, vinculándola con Punta Arenas. Pero, con todo, la expansión cobraría especial vigor a través de la actividad mercantil y ganadera.

Favorecía la expansión la circunstancia de ser Punta Arenas el puerto único de entrada y salida de los abastecimientos y productos, el puerto de embarque y desembarque de pasajeros; la favorecía su importancia como centro social, comercial e industrial sin rival al sur del paralelo 41 y su condición de sede religiosa para toda la Patagonia meridional y Tierra del Fuego. Su poder de atracción, en consecuencia era muy fuerte; hacendados que colonizaban campos argentinos en Santa Cruz, Tierra del Fuego y hasta en el Chubut, enviaban a sus hijos a las escuelas de Punta Arenas; sus negocios bancarios debían, mientras no se crearon sucursales, atenderse en bancos magallánicos. Así en consecuencia se daban las condiciones para que Punta Arenas fuera adquiriendo una paulatina y pacífica hegemonía sobre la totalidad del territorio patagónico.

Al irse copando la disponibilidad de campos en Magallanes, algunos pioneros pusieron sus ojos en las enormes estepas aún vacantes en los vecinos territorios argentinos y con la aquiescencia de las autoridades comenzaron a poblarlos con hacienda lanar. Cuando en 1899 los presidentes Federico Errázuriz y Julio A. Roca se reunieron en Punta Arenas para ratificar su decisión de buscar en la paz la solución de la seria crisis originada en los problemas derivados de la demarcación de la frontera entre Chile y Argentina, el mandatario de esta última nación invitó a los ganaderos y hombres de empresa de Magallanes a establecerse en la Patagonia argentina. El sagaz estadista quería así aprovechar también para la región austral de su país el genio creador y la laboriosidad de aquellos hombres que habían contribuído a desarrollar el emporio de vida y riqueza que entonces tenía a su vista. El ofrecimiento fué aceptado ampliamente y a los pocos años ya prosperaban grandes establecimientos fundados por el capital magallánico que contribuyeron a impulsar la colonización y el desarrollo de los territorios australes argentinos.

Las necesidades propias de los colonizadores, los abastecimientos y la salida de las producciones, requirieron de un transporte expedito y oportuno; así llegaron las naves de Punta Arenas y con ellas las sucursales de las grandes firmas magallánicas. Abrió el camino la casa Braun y Blanchard que se instaló primero en Río Gallegos, luego en Puerto Santa Cruz y San Julián, en el Territorio de Santa Cruz, y en Trelew, Puerto Magdryn y el lejano Ñorquinco en el Territorio del Chubut. Simultáneamente había comenzado a operar la gran empresa mercantil y ganadera de José Menéndez que fué abriendo sucursales en Río Gallegos, Puerto Santa Cruz y Comodoro Rivadavia, entonces modesto poblado de la costa patagónica en el que tiempo después se descubriría el petróleo, fuente prodigiosa de su posterior crecimiento.

De esta manera cuando Chile entero celebraba jubiloso el centenario de su independencia nacional, su más austral ciudad, Punta Arenas, ejercía gran influencia y reinaba sobre la suerte de imperio mercantil que había creado en el ámbito patagónico, mientras Magallanes se encaminaba hacia la plenitud de su progreso material y social.

La expansión nacional tuvo así un carácter esencialmente civilizador, pues ella contribuyó poderosamente a crear comunidades productivas y a desarrollar los territorios argentinos del sur. Punta Arenas fué el cerebro y el centro vital y sus hijos los adelantados del progreso.

Añ promediar la década de los años diez Magallanes y disminuído ya el ritmo febril de su crecimiento, brindaba una visión de gran solidez económica, consecuencia del afianzamiento que se registraba en las actividades productivas fundamentales y en los negocios.

Un apretado recuento permite formarse una idea aproximada sobre lo que era el movimiento mercantil e industrial del Territorio en el último lustro de la época de oro, vale decir entre 1913 y 1918: cuatro bancos comerciales, sobre docientos establecimientos industriales y artesanales, más de cuatrocientas casas de comercio y otras tantas dedicadas a la hotelesría; trecientas estancias y fundos agrícolas e innumerables pro

piedades menores, y decenas de compañías con negocios ganaderos, navieros, pesqueros, mineros y petroleros, teléfonos, energía eléctrica y seguros, representaban cuantiosos capitales en giro e inversiones y animaban múltiples trabajos cuyos beneficios alcanzaban a toda la comunidad.

Si bien Punta Arenas era el centro principal donde radicaba la mayor parte de la fuerza económica regional, la actividad también alcanzaba progresivamente a los sectores rurales. Así, en Ultima Esperanza crecía y prosperaba Puerto Natales, pueblo que había sido fundado en 1911 y que había venido a desplazar a Puerto Prat como centro humano, administrativo y comercial de tan rica región. Allí se habían instalado sucursales de importantes empresas de Punta Arenas, así como un nuevo y moderno frigorífico; su puerto, muy activo, embarcaba los productos pecuarios de las estancias de la zona y de los establecimientos argentinos de la precordillera y desde él se abastecía a un vasto hinterland. Puerto Natales al revés de Punta Arenas y Porvenir no era un centro cosmopolita; desde un comienzo su población, excepción hecha de algunos inmigrantes alemanes, españoles y británicos, fué de origen nacional, pues se pobló mayoritariamente con trabajadores y familias procedentes de Chiloé. Río Verde era por entonces otra activa caleta a donde llegaban las tropas de carros y carretas que "bajaban" la lana de toda la zona central interior de la Patagonia oriental chilena y de las estancias argentinas fronterizas, y desde allí se transportaba a Punta Arenas en los buques regionales. En Tierra del Fuego aunque la minería había llegado a su término, se iniciaba auspiciosa la subdivisión de terrenos fiscales con destino a la explotación agrícola-ganadera en torno a Porvenir, circunstancia que venía a afirmar sólidamente la vida de este pequeño centro, cuyo aspecto apacible, costumbres y origen racial de la mayoría de sus habitantes le daban un ligero aire de pueblo.dálmata.

El trabajo abundaba dentro y fuera del Territorio, pues la región proporcionaba también la mano de obra indispensable que requerían muchas labores que se desarrollaban en las vecinas zonas argentinas, en modo particular la esquila de ovejas y las faenas frigoríficas. De esta manera cada temporada ingre

saban al país por concepto de contratos y salarios cantidades apreciables de dinero que venían a entonar aún más la economía y la vida regionales. Así, por lo demás, seguiría ocurriendo durante varias décadas pasando a ser casi proverbial la dependencia laboral de la Patagonia y Tierra del Fuego argentinas respecto de Magallanes, primero, y de Chiloé más tarde.

Solamente la disminución del movimiento comercial de importación por razón de la implantación de aduanas y de la restricción del tráfico marítimo de ultramar como consecuencia de la Gran Guerra Europea, y una creciente inquietud laboral insinuaban el término de la era más brillante de la historia regional.

Amparada en la estabilidad económica la vida común se desarrollaba con tranquilidad y confianza y al propio tiempo se enriquecía con manifestaciones culturales y de otro tipo que le otorgaban conveniente variedad.

Las buenas gentes de modesto origen que contituían la mayoría entre los habitantes del Territorio, alternaban su diario y sencillo vivir y su honesto pasar, entre el trabajo y el descanso reparador, la diversión simple o el buen trato entre vecinos, abierto y cordial, sin diferencia de razas. Ocasiones frecuentes había en que grupos familiares realizaban meriendas campestres en común que daban ocasión para estrechar vínculos de amistad. La moral y las costumbres eran buenas y sólidas y los hechos delictuales de nota eran afortunadamente casi desconocidos. En el seno del pueblo se apreciaba hondamente a quienes servían con abnegación a la comunidad y trabajaban por su prosperidad; había filántropos como el médico eslovaco Mateo Bencur y el farmacéutico francés José Robert que gozaban de particular afecto popular por su bonhomía, desprendimiento y espíritu humanitario.

La vida societaria y la mutualista se desarrollaban activas como ya era tradicional, en tanto que el deporte y la gimnástica ganaban creciente popularidad entre la juventud, que hallaban en ellos motivo de sana expansión física, y eran causa de alegres torneos y desafíos entre competidores de distintas asociaciones y nacionalidades.

Las escuelas y colegios, fiscales, municipales y privados, se habían multiplicado en número y crecido en importancia y calidad, mientras que los niveles generales de educación de la población señalaban halagador progreso. Por estos años dirigía el Liceo de Niñas la ya prestigiosa poetisa doña Lucila Godoy Alcayaga (Gabriela Mistral), que encontraba en la áspera tierra patagónica la fuente de inspiración para alguno de sus más valiosos trabajos. Ella misma había creado y animaba un círculo poético que cumplió durante buen tiempo una interesante tarea de difusión literaria en una sociedad que se mostraba proclive a las excelencias de la cultura.

El periodismo se mostraba activo, como daban fe cinco diarios importantes y gran número de órganos menores de periódica circulación. La lectura se cultivaba asiduamente en la Biblioteca Municipal y en los clubes y sedes sociales, mientras que para el desenvolvimiento de las artes musicales existían varias "estudiantinas" y orfeones, algunas antiguas y otras más recientes, creadas casi todas al amparo de colectividades extranjeras. En la pintura lucían Carlos Foresti y el gran maestro Enrique Artigas, a cuya vera se formaban algunos aprovechados alumnos.

La inquietud múltiple que se vivía en el seno de una comunidad que evolucionaba rápidamente, daba cabida incluso a tareas creativas precursoras en campos como la cinematografía, nunca antes imaginados. Así Antonio Radonić Scarpa, de Porvenir, iniciaba al filo de 1918 una labor realmente pionera al dar los pasos iniciales -en el país- de la industria fílmica, actividad que llevaría adelante con éxito por algunos años, creando una verdadera "escuela" que mantendría vivo por largo tiempo el interés y el entusiasmo por este novedoso e importante ramo técnico y artístico.

El grado de evolución alcanzado hacia esta época por el Territorio se señalaba además en el uso y popularización de medios mecánicos modernos hacía poco inventados o perfeccionados por el ingenio humano. El 23 de Agosto de 1914 los habitantes de Punta Arenas se maravillaban a la vista de las evoluciones que Luis Omar Page realizaba con su avión, quien de este modo era el primero en surcar los cielos de la Patagonia; dos

años más tarde otro corajudo piloto, David Fuentes, cruzaba por vez primera el estrecho de Magallanes uniendo Punta Arenas con Porvenir, tripulando un monoplano Bleriot. Algo más tarde, en 1921, Mario Pozzati, piloteando el biplano "Magallanes" uniría la capital regional con Río Gallegos, cumpliendo así exitosamente el primer correo aéreo realizado en la zona austral. Por otra parte, habían comenzado a circular desde algunos años (1913) en las malas huellas troperas de aquellos tiempos los primeros camiones a vapor que venían a reemplazar a las carretas de bueyes y grandes "chatas" de caballos en el transporte de lanas; poco después fueron introducidos los primeros automotores a gasolina y en escasos años su empleo se hizo general acabando por desplazar incluso a los barcos regionales como medio principal de movimiento de cargas.

La región magallánica, por otra parte, seguía ejerciendo sobre la ciencia universal esa atracción poderosa varias veces secular que en el pasado había motivado la realización de importantes exploraciones. Continuando esa tradición desde fines del siglo XIX y durante las dos primeras décadas del actual diversas misiones de institutos y museos chilenos y argentinos, norteamericanos y europeos se habían venido sucediendo ocupándose en la investigación científica de la naturaleza y etnografía australes. En tal cometido relevante recorrieron el Territorio hombres de ciencia de la categoría del geólogo noruego Otto Nordenskjold, del insigne botánico sueco Carl Skottsberg y del eminente etnólogo alemán . . . padre Martín Gusinde, que lo haría entre 1918 y 1924, contribuyendo con sus valiosos aportes al mejor conocimiento de Magallanes.

En estos años inició su actividad exploradora en la Tierra del Fuego, el sacerdote salesiano Alberto M. de Agostini, que después extendería a la Patagonia austral andina, desarrollando a lo largo de medio siglo una tarea colosal de investigación geográfica y de divulgación de la naturaleza fuegopatagónica, que hizo de él uno de los mayores exploradores de la región.

El 24 de abril de 1918 moría en Buenos Aires don José Menéndez, el hombre que durante medio siglo fuera factor determinante del desarrollo magallánico. Cualesquiera que hubiesen

sido los juicios con que sus contemporáneos juzgaron su acción, hubo de convenirse al fin en que su genio, su visión, su tenacidad inquebrantable, su espíritu de trabajo, lo hicieron el gran inspirador del progreso patagónico y su pilar más sólido. A su muerte la comunidad entera le rindió el justiciero tributo de reconocimiento y admiración que merecía por su magnífica e impresionante obra, cuyo paralelo ha de buscarse solamente en los trabajos de los colosos forjadores de imperios.

Enamorado de la vieja aldea que conociera joven en 1874 y a la que como ninguno ayudó a crecer, pidió que sus restos fueran trasladados a Punta Arenas, escenario principal de su vasta y fecunda trayectoria civilizadora y progresista, dando así un testimonio postrero del afecto entrañable que profesaba por la tierra patagónica.

Con su muerte se señala el término como sociedad chilena, de la más poderosa de las empresas que contribuyera a formar. Poco tiempo después del fallecimiento del gran pionero la Sociedad Anónima Importadora y Explotadora de la Patagonia trasladaba su sede principal a Buenos Aires, haciéndose definitivamente argentina. Con esta circunstancia se señalaba aún más la declinación de la preponderancia económica de Punta Arenas en la Patagonia austral.

Con estos sucesos se cerraba una época singular y brillante durante la cual Magallanes había alcanzado aceleradamente un nivel que lo colocaba entre las regiones más civilizadas y prósperas de Chile. Su evolución social, su desenvolvimiento económico, el progreso general que mostraba eran el fruto feliz de un prodigioso proceso de autogeneración. Magallanes se había "construído" a sí mismo y para ello sólo había requerido del genio, del trabajo, la fe y la tenacidad de sus hijos. No se había esperado del Estado más amparo que el general de las leyes ni recibido del mismo apoyo particular alguno. El proceso de generación del Territorio como entidad humana y económica se había realizado con dignidad y con cabal noción del valor y del sentido del propio esfuerzo.

Esta circunstancia había venido dando forma a una conciencia común de sano, legítimo y constructivo regionalismo,

que pasaría a formar con el transcurrir del tiempo una de las características más acusada del ser magallánico.

Los años inquietos (1918 - 1952)

El prodigioso crecimiento de la riqueza regional exigía que los trabajadores compartiesen en justicia parte de la misma desde que eran factores fundamentales en su generación. Hijos de un sistema económico que sólo consideraba en su esquema la participación de los obreros a través de los salarios, debieron buscar por esta vía paulatinos mejoramientos que les permitiesen también a ellos disfrutar de los beneficios que acarreaba el progreso.

Las fortunas magallánicas se amasaron en general con el honesto sudor y el laborioso esfuerzo de los pioneros. Corriendo el tiempo y con el crecer del capital muchos negocios individuales se transformaron o dieron origen a grandes empresas y sociedades. Los términos de relación entre patrones y trabajadores fueron asimismo variando; si antes aquellos por su común modesta extracción trataban a sus hombres con la debida comprensión por lo que no llegaron a existir conflictos entre ellos y las demandas laborales fueron atendidas en general con equidad y justicia, más tarde los obreros debieron entenderse con personeros o administradores que no siempre actuaron con el tino apropiado dando así lugar a los primeros enfrentamientos entre capital y trabajo.

Entendiendo que la unidad les daba la fuerza para plantear sus demandas e inspirados en los principios del obrerismo entonces en plena expansión en los países desarrollados del mundo y en Chile, los trabajadores formaron en un comienzo algunas uniones y posteriormente, en 1911, dieron vida a la Federación Obrera de Magallanes. Los fundamentos de esta organización establecían el mejoramiento de los obreros en lo económico, en las condiciones de trabajo, y en lo moral. Tuvo diario propio, escuelas y atención médica, y llegó a contar con varios millares de asociados repartidos entre las distintas actividades del Territorio -particularmente en la ganadería- e incluso mantuvo fi

66

liales en el Territorio de Santa Cruz. Con su intervención se lograron durante los primeros años convenios laborales que significaron mejoras para los asalariados.

Hacia el final de la década sin embargo y coincidiendo con las agitaciones obreras que se presentaban en distintos países europeos principalmente, las exigencias laborales regionales se hicieron más insistentes.

Los trabajadores reclamaban no sólo ventajas de orden salarial, sino también un trato más digno y humano y mejores condiciones de trabajo y de vida, lo que no se daba con frecuencia en el Territorio.

Las peticiones no siempre adecuadamente satisfechas provocaron tensiones entre los sectores, hicieron difícil, luego e imposible al fin todo trato. Sobrevino así la gran huelga de 1919 que paralizó prácticamente las actividades del Territorio y con ella apareció la violencia. La situación tensa hizo crisis y la región entera vivió momentos de gran zozobra y angustia social. Ocurrieron así lamentables y desgracia dos sucesos en Puerto Natales (enero 1919) y Punta Arenas (julio 1920).

Este período de inquietud social se epilogaría violenta y dolorosamente en el vecino territorio argentino de Santa Cruz entre 1921 y 1922, período en el que por diversas razones se produjeron movimientos obreros que degeneraron en abusos y terror y que fueron duramente reprimidos por la fuerza armada.

Tras estos acontecimientos que dejaron una trágica experiencia, hubo consenso general en cuanto a la responsabilidad compartida sobre los hechos por parte de los sectores en conflicto, que con sus actitudes habían contribuido a extremar las situaciones, y se hizo firme el propósito por parte de la autoridad de no dar lugar a su repetición. Así pronto pudo volver la calma a los espíritus y en la región entera retornó la paz social.

En los momentos en que culminaba la intranquilidad social en el Territorio se comenzaba a vivir un largo período de incertidumbre económica que no mejoraría hasta bien entrada la década de los años 30.

La Primera Guerra Mundial ocasionó gran demanda del principal producto de Magallanes -la lana- que a causa de ello alcanzó óptimos precios hacia el final del conflicto; sin embargo con la paz se produjo una paulatina caída en los valores que alcanzó su nivel más bajo en 1921 con las consiguientes serias consecuencias para la ganadería patagónica y, por ende, con influencias negativas para la economía general de la región.

La postguerra con su crisis de mercados y las demandas laborales que no estuvieron en situación de ser satisfechas fueron la causa a su vez del cierre de algunas industrias derivadas, circunstancia que vino a afectar aún más la vida y actividad regionales con su natural secuela de inquietud e inestabilidad. Por la misma época, también, se hicieron sentir con mayor fuerza los efectos de la apertura del canal de Panamá, hecho que constituyó un golpe durísimo para la navegación interoceánica a través del estrecho de Magallanes y que a su vez afectó fuertemente el movimiento portuario de Punta Arenas ya en disminución desde la implantación de la aduana. Se configuraba así un cuadro nada atrayente y poco promisor con el que se iniciaba la década del 20 y que contribuiría a hacer más sombrío el panorama general social y económico de la región magallánica.

Con todo y hacia la mitad de la década, poco a poco se insinuó una recuperación que vino a mejorar la situación devolviendo en general la tranquilidad a todos los sectores regionales. Los precios de la lana en el mercado mundial subieron paulatinamente dando más estabilidad a las faenas ganaderas; la inauguración de un nuevo servicio marítimo entre Punta Arenas y Valparaíso por parte de la Sociedad Ganadera y Comercial Menéndez Behety, vino a entonar un tanto la actividad portuaria y el comercio de cabotaje, y reforzó la vinculación con el resto del país; la industria maderera por su parte incrementó apreciablemente su producción a raíz de la demanda que originaba la expansión petrolera en Comodoro Rivadavia, mientras que la actividad carbonífera se mantenía sostenida y en leve crecimiento permitiendo también la exportación hacia la República Argentina, lográndose a través del comercio de estos últimos productos la

activación del movimiento naviero regional. Finalmente la edificación pública y privada fue registrando una actividad permanente contribuyendo a mejorar las perspectivas generales de recuperación.

Así el Territorio al arribar la tercera década del siglo y sin alcanzar los importantes niveles de actividad que registrara en el pasado veía nuevamente consolidarse y afirmarse su economía en tanto que la vida se desenvolvía en armonía y completa paz. Con la bonanza económica y la tranquilidad social revivió dentro de la mejor tradición, la vida cultural. Así entonces, igual que antaño, la misma inquietud positiva por los valores del arte hizo posible la creación de la Orquesta Sinfónica de Magallanes (1929), que durante cuatro lustros realizaría una tarea significativa y valiosa en favor de la cultura musical. Famosos por otra parte, fueron en estos años los carnavales y juegos florales en los que el pueblo y la juventud encontraba legítima expansión y podía fraternizar sin excesos.

Los negocios edilicios se habían venido manejando y se manejaban con inspiración cívica superior y con beneplácito general. En la responsabilidad de los cargos municipales, que no eran de prebenda sino de desinteresado sacrificio y servicio público, se había sucedido vecinos beneméritos como Rodolfo Stubenrauch, Mariano Edwards, Ernesto Manns, Ernesto Hobbs, Juan Hoeneisen y Vicente Kusanović, a los cuales en mucho se debe la mayor parte del adelanto que aún hoy se admira en Punta Arenas.

Hacia el fin de la década la preocupación del Presidente don Carlos Ibañez del Campo por las regiones australes del país significó un nuevo impulso mediante el cual se quiso vigorizar la actividad general y acrecentar el desarrollo de Magallanes. De este modo se dió comienzo a las primeras grandes obras públicas, construcción de caminos, puentes, pavimentación urbana y otros que hicieron posible mejorar la situación ocupacional afectada en forma crónica por el desempleo estacional; se estimularon los estudios y sondeos petrolíferos, reservándose para el Estado la propiedad de los yacimientos a descubrirse, buscándose con ello el surgimiento de una nueva actividad económica; se fomentó por ley de la República la navegación por

el Estrecho lo que produjo como inmediata y favorable consecuencia la creación de la Compañía Chilena de Navegación Interoceánica, a cuya formación concurrieron dos empresas navieras regionales, Braun & Blanchard y Menéndez Behety. También constituyeron obra de esa progresista administración los primeros intentos por vincular a Magallanes con el resto de Chile a través de la aviación, con lo que se ratifica la preocupación visionaria de los gobernantes de la época.

En materia de tierras -inquietud permanente de la comunidad regional- durante estos años se registra la devolución de poco más de 200.000 hectáreas de terrenos fiscales en Tierra del Fuego con lo que se programó la formación de nuevas colonias ganaderas buscando incrementar la población y la producción de los campos.

Todo este cuadro que en conjunto muestra la forma en que se venía produciendo la recuperación general buscando un mayor progreso para el Territorio, se vió bruscamente frenado por algunas circunstancias que afectaron duramente la economía magallánica y llevaron la situación interna a un punto difícil a partir de los años 1929 y 1930 en que se inició la gran crisis económica mundial y que afectó principalmente a Magallanes en sus dos rubros principales de exportación, la lana y la carne frigorizada, haciendo caer sustancialmente las colocaciones y los precios. Por otra parte las medidas proteccionistas establecidas por Gran Bretaña en favor de las carnes de sus colonias y dominios y en desmedro de otros países productores, que culminaron en la Conferencia Económica Imperial de Ottawa en 1932, vinieron a afectar seriamente a la industria frigorífica de Magallanes. Tal era la importancia de la ganadería lanar y actividades derivadas en la economía del Territorio que a su influjo ésta se expandía o sufría restricción siguiendo los vaivenes de aquellas.

Se produjo así gran desaliento entre los productores lo que a su turno influyó en las remuneraciones de los trabajadores con lo que éstos y sus familias sufrieron también en carne propia las consecuencias de la crisis. Esta situación se mantuvo inestable por varios años y sólo vino a afirmarse hacia 1934 obligando en el intertanto a la búsqueda de nuevos mercados in-

teriores y exteriores que liberaran a la producción pecuaria del Territorio de la casi exclusiva dependencia británica.

Simultáneamente otra actividad que lucía floreciente, la maderera, con buen mercado de exportación en territorio argentino se vió frenada en su expansión. La República Argentina estableció por entonces subidos aranceles a las maderas regionales con lo que disminuyó sustancialmente la exportación y se afectó con ello el movimiento de la flota regional y se llevó a la cesantía a gran número de trabajadores. Al poco tiempo otra medida, esta vez de origen nacional y referida al control de las operaciones de cambio, significó la paralización del comercio de exportación de maderas, la caída de la producción y la virtual paralización de los aserraderos.

En verdad semejante panorama cuyas inmediatas causas fueron la desocupación, la carestía de la vida y la sensación general de desaliento y abatimiento, debía dar origen, como lo dió, a una reacción de descontento y malestar que adquirió expresión política y que algunas medidas gubernativas poco felices se encargaron de activar.

La inquietud política preexistía a la crisis económica; se había ido incubando desde largos años y sólo llegó a aflorar cuando la situación que soportaba Magallanes alcanzó un punto que no admitía tolerancia. A los ojos de los magallánicos el principal causante era el centralismo político-administrativo-económico agobiante que abrumaba a la región. A él se achacaban y a los intereses en él representados -y con justificada razón- la pérdida de la condición de zona libre aduanera que había tenido Magallanes y que había sido factor importante de su desarrollo inicial; a los poderes centrales se achacaba también la desgraciada política seguida en materia de tierras fiscales que al permitir el surgimiento del latifundio había retardado y retardaba el progreso de la región. Había quejas actuales y antiguas por muchas otras medidas que no habían hecho más que agravar la condición desmedrada en que había venido quedando Magallanes.

En verdad el Estado era acreedor a tanto descontento, pues su acción no había guardado relación con la atención

que requería el Territorio, ni había merecido el cuidado y la comprensión patrióticas que éste necesitaba. Por otra parte desde hacía muchos años, con honrosas excepciones durante la administración Ibañez, Magallanes había carecido de gobernantes ilustrados y capaces que demostrasen real y sincero interés e intención de promover el progreso. La condición administrativa de "Territorio de Colonización", que ostentaba Magallanes justificada en un período, había perdido su razón de ser y más daba la sensación de ser símbolo o expresión de una marginalidad político-geográfica. El gobierno del Presidente Ibañez consciente de la madurez social y económica dispuso su transformación en "provincia" (1928), con lo cual se dió un paso trascendente de carácter orgánico institucional

Pero el cambio no trajo consigo de inmediato el libre ejercicio de los derechos ciudadanos por lo que el malestar se hizo más acentuado. Así entonces fué natural que la insatisfacción y el descontento asumieran un carácter político de índole localista. Nació de tal modo un día de marzo de 1932 un movimiento de opinión -la Legión Cívica de Magallanes- como canal de expresión de reclamos de justicia y de anhelos de progreso sociales y económicas para la joven Provincia.

De este movimiento nació a su vez el Partido Regionalista como fuerza política contingente destinada a buscar la concreción de las aspiraciones magallánicas. La comunidad le dió su apoyo más amplio como quedó en evidencia al realizarse los comicios públicos que dieron derecho a elegir al primer diputado que tendría la representación de Magallanes ante el Congreso Nacional (1933). Otro tanto ocurrió cuando se realizaron las primeras elecciones municipales (1935), donde los candidatos regionalistas obtuvieron la mayor parte de los cargos comunales.

Otras organizaciones políticas también se hicieron intérpretes de los reclamos magallánicos y su acción -menos vehemente por carecer de un carácter definitivamente regionalista- vino a dar expresión de unanimidad a las aspiraciones de la Provincia.

El movimiento autonomista fue visto con manifiesta desconfianza en el centro del país y por momentos llegó a alarmar a algunos que creyeron ver en él una actitud separatista. No había tal, pues los inspiradores del regionalismo tenían en mente las ideas de un sistema federal de gobierno y administración para Magallanes que permitiera establecer las condiciones políticas, administrativas y económicas adecuadas para el desarrollo de la región.

Como fuera estos postulados no llegaron a convertirse en realidad, pero lograron crear en las autoridades de Santiago la inquietud suficiente como para que en ellas se despertara una verdadera preocupación por la situación que vivían los habitantes de la provincia más austral del país y se originara un interés real por estudiar y encontrar la apropiada solución para todos sus problemas. Así, la voz y la acción auténticamente magallánicas se hicieron sentir como correspondía a lo largo de varios años y paulatinamente se fueron obteniendo los resultados que la comunidad anhelaba y la preocupación de las distintas administraciones comenzó a hacerse sentir favorablemente sobre la Provincia.

Con todo la acción política trajo como contrapartida la ruptura de la general armonía con que hasta entonces había vivido la comunidad magallánica. Esta misma acción relegó también al olvido aquellos admirables ejemplos de desinteresado servicio cívico que habían sido comunes en el pasado y que habían tenido su mejor expresión en las antiguas Juntas de Alcaldes, a cuya acción se debía en inmensa medida el progreso urbano que mostraba Punta Arenas,

El movimiento regionalista centró también sus esfuerzos en la consecución de una nueva legislación de tierras que permitiese la recuperación de todos los campos arrendados por el Estado a las grandes compañías y que impulsara la colonización intensiva de los mismos. Se creaba así un nuevo y vigoroso frente de lucha contra los poderosos intereses de las sociedades arrendatarias que hábilmente habían venido logrando sendas renovaciones en los respectivos contratos con anticipación a las fechas de los vencimientos, mientras sus enormes utilidades salían de la región en beneficio de accionistas, muchos de los cuales residían permanentemente en el extranjero, y en desmedro evidente del adelanto de Magallanes. El vigoroso movimiento de opinión obtuvo de este modo un primer éxito con la dictación en 1937 de la llamada Ley de Tierras de Magallanes que, si bien no produjo los excelentes resultados que se esperaron de ella, permitió al menos llevar adelante la ansiada subdivisión de las tierras recuperadas.

Aunque las subdivisiones no rindieron el mejor fruto que de ellas pudo esperarse, multiplicaron al menos la población

rural, el trabajo y las inversiones en los campos, y, como quiera que se las considere, llegaron a constituir un sistema de explotación sustancialmente superior al antiguo que iban sustituyendo, y de cualquier modo generaron un mayor desarrollo económico y contribuyeron a la tranquilidad social como estuvo en el pensamiento mayoritario de los habitantes, de los legisladores y gobernantes.

Durante estos años grises caracterizados por sucesivas o simultáneas inquietudes sociales, económicas y políticas, se fue realizando el proceso de maduración de la sociedad regional. De larga gestación, fruto de los aportes multirraciales fusionados en el crisol austral, la comunidad magallánica se había ido formando al amparo de la tranquila, sana, sencilla y sobria vida familiar, templándose en el trabajo dignificador y en la lucha constante contra los elementos de una geografía difícil de domeñar. Se había originado así un grupo humano "distinto" en el país, que vivía una real democracia social que brindaba iguales oportunidades a todos y en la que habían venido surgiendo muchos hombres, no por la fácil oportunidad de la sangre, si no por la honesta posibilidad de la inteligencia creadora y del trabajo fecundo. Las nuevas generaciones, nacidas de padres modestos y esforzados, se habían venido preparando y se preparaban en el estudio y la educación para asumir a su turno los roles dirigentes en los distintos campos de la actividad provincial. La enseñanza y la educación de hermosa y noble tradición en la vida regional cumplían así adecuadamente su papel de factor constructivo, de positivo beneficio social y moral.

De tal manera, entre tanto afán e inquietud, Magallanes dejaba atrás la agitada y crítica década de los años 30 para proseguir en la siguiente su evolución, más tranquila y estable su vida y más sólida su economía.

Aunque el crecimiento demográfico era más pausado que en los primeros lustros del siglo, la población había alcanzado cifras importantes. En 1940 la Provincia se acercaba a los cincuenta mil habitantes, mientras que Punta Arenas enteraba ya las treinta mil almas y continuaba manteniendo su posición de primacía en el ámbito patagónico. La ciudad acusaba gran progreso edilicio y mostraba una intensa vida social. En los medios intelectuales

hombres con inquietudes superiores como el profesor Werner Gromsch y el comandante Ramón Cañas Montalva, a los que se agregaría posteriormente monseñor Pedro Giacomini, venían desarrollando una actividad trascendente de formación de conciencia acerca de la importancia de la región y su progreso, y motivando positivamente a la juventud.

Puerto Natales, centro de una privilegiada y rica zona andina, crecía conservando su aspecto tradicional de pueblo obrero, con reminiscencias chilotas, en tanto que Porvenir se mantenía plácidamente en su fueguina tranquilidad, añorando los pasados períodos de esplendor áureo. En las vastas zonas rurales, la vida y trabajos transcurrían en bucólica quietud, regidos por normas de tipo patriarcal.

Así Magallanes vivía en completa paz, en tanto que media Humanidad se hallaba enzarzada en sangrienta contienda, y sólo diversos movimientos de opinión entre sus habitantes expresaban apoyo o simpatía hacia los beligerantes, sin que por ello se alterase en modo alguno la armonía social.

Las actividades económicas de la región, principalmente las producciones fundamentales, lanas y carnes, se expandían favorablemente debido a la influencia de la guerra, conflicto que permitía levantar los precios de los productos y mejoraba la demanda de los mismos, influyendo además favorablemente en los salarios; la misma conflagración por otra parte afectaba seriamente los mercados proveedores y la navegación de ultramar y con ello dificultaba el abastecimiento normal de la Provincia. La explotación carbonífera alcanzaba por estos años su máxima expansión histórica (1943), registrándose las producciones más importantes en los yacimientos Elena y Josefina de Isla Riesco, en donde se habían formado campamentos mineros habitados por centenares de trabajadores y sus familias. Tanto la minería del carbón como la industria maderera, que había recuperado sus antiguos niveles de producción, mantenían en gran actividad a los barcos mercantes que movilizaban las producciones y transportaban parte de las mismas hacia los mercados argentinos de la Patagonia y Buenos Aires. Sólo el decaimiento del comercio de importación, la carestía de la vida, consecuencia de la escasez, y una creciente necesidad habitacional ensombrecían el halagador panorama, que el trabajo abundante y bien remunerado morigeraba en sus efectos.

Como augurio feliz de una nueva época, el 29 de diciembre de 1945, un grupo de ingenieros y trabajadores de la Corporación de Fomento de la Producción capitaneados por Eduardo Simián descubría en Springhill, zona norte de Tierra del Fuego, el primer yacimiento de petróleo de Chile, con lo que venían a aculminar exitosamente cuarenta años de exploraciones y trabajos desarrollados en un comienzo por compañías particulares y desde 1927 por el antiguo Departamento de Minas y Petróleo. El descubrimiento produjo gran entusiasmo entre los habitantes quienes vieron en el preciado mineral una fuente importante de crecimiento económico y de expansión progresista para la región. Sin embargo, una vez más con los años 1945 y 1946 se comenzó a apreciar la repetición del fenómeno de depresión que ya Magallanes había soportado a partir de 1919 y de 1929, pero esta vez con características más acusadas y de mayor gravedad, que llevaría a la economía regional si no al estado de colapso, al menos a su punto más bajo en muchos decenios. Las causas principales del fenómeno fueron variadas y concurren en conjunto a la gestación y desarrollo de la depresión. Una vez más fué la gran baja de precios y restricción de mercados de la postguerra, con lo que la Provincia volvió a sufrir las consecuencias de su casi exclusiva dependencia de mercados exteriores, particularmente en lo que se refería a la exportación de productos agropecuarios. Las amargas experiencias de la primera postguerra y de la gran crisis mundial parecían no haber dejado lección a los productores, quienes no habían logrado crear o sostener adecuadamente nuevos mercados, ni habían realizado esfuerzos por incorporar procesos industriales destinados a obtener una racional y conveniente diversificación económica que permitiese poner término o al menos hiciese menos fuerte y vulnerable la dependencia. Añádase a ello las paulatinas dificultades impuestas por los gobiernos de la República Argentina a la salida de ganado lana destinado a los frigoríficos de la región y, por último, la disminución en las adquisiciones de carbón y maderas por parte de los compradores tradicionales de aquella nación.

De esta manera en poco más de cinco años el cuadro económico de Magallanes se vió alterado brusca y profundamente. Y para comprenderlo basta comprobar lo acontecido con las produc

ciones y actividades fundamentales. La producción lanar que alcanzó su culminación en 1945, comenzó a disminuir hasta estabilizarse en años posteriores a un nivel inferior en un treinta por ciento a la cifra record, mientras simultáneamente caían las exportaciones de carnes a niveles antes desconocidos. La actividad frigorífica cuya última faena superior al millón de cabezas de ganado se realizaría en 1946, comenzó así a decrecer acentuadamente a partir de aquel año, debido principalmente a las restricciones impuestas por las autoridades argentinas a la salida del ganado que desde antiguo se había venido beneficiando en establecimientos magallánicos. Como consecuencia directa de ello en 1947 cerró sus puertas el frigorífico de Puerto Natales y pocos años después haría lo propio el de Puerto Sara, mientras que el año 1950 señala la desaparición de la última de numerosas graserías, que en su época cumbre habían llegado a faenar la cuarta parte del total de lanares beneficiados en Magallanes.

También la producción maderera decaía por los mismos años como consecuencia de las bajas registradas en las demandas internas y en la disminución de las exportaciones; ello llevaría a la paralización a centros tan importantes como Puerto Yartou, Puerto Arturo y La Paciencia. Otro tanto sucedía con la explotación carbonífera que si había registrado un enorme crecimiento entre 1939 y 1943, a partir de éste último año comenzaba a declinar paulatinamente debido en buena medida a la pérdida del mercado argentino que encontraba en su territorio, con la puesta en trabajo de las minas de Río Turbio, su propia fuente de abastecimiento. La caída de la minería del carbón ocasionó el cierre, en 1952, de los principales establecimientos, minas Josefina y Elena, que se hallaban en franca decadencia desde 1950, y que habían sido precedidas por la mina Loreto, el más antiguo de los yacimientos en explotación, con lo que se llevó a la cesantía a muchos trabajadores, mientras la inseguridad y la preocupación alcanzaban a numerosos hogares.

La virtual paralización de las exportaciones y la situación difícil que se presentaba a los establecimientos madereros y carboníferos que requerían del transporte marítimo para su actividad, sumada al creciente desarrollo del transporte automotor, asestó un golpe mortal a la flota regional de cabotaje de tal mo

do, que hacia 1950 fueron desapareciendo los viejos vaporcitos que durante más de medio siglo habían paseado las banderas de Chile y de los armadores puntarenenses por los mares australes, y que habían constituido elementos vitales de comunicación y progreso entre los distintos puertos y caletas de la Patagonia meridional y la Tierra del Fuego. Con el declinar de la navegación desaparecieron los astilleros y fueron cerrando sus puertas algunos establecimientos metalúrgicos que atendían el servicio de reparación de naves.

Finalmente y para completar este desalentador panorama podía apreciarse un fuerte decaimiento en el movimiento portuario, con seria repercusión en el comercio de importación y exportación, y en otras actividades mercantiles.

Al desempleo, notorio y creciente, y al encarecimiento de la vida que agobiaban particularmente a los hogares de los trabajadores, se vino a sumar al fin un desaliento general que desdecía la antigua pujanza.

Con este crítico panorama social y económico se cerraba un ciclo depresivo que llegó a su nivel inferior entre 1950 y 1952 y que llevó a un grado tal de postración a las actividades tradicionales de la economía regional, que algunos estimaron como irrecuperable. Muchos entonces, aún los jóvenes, buscaron en la emigración hacia los vecinos territorios argentinos entonces en proceso de desarrollo, las oportunidades de trabajo y seguridad que no encontraban en la tierra natal. Otros, perdida la fe, emigraron con sus recursos hacia otras provincias del centro del país en procura de nuevas expectativas económicas. Así parecía desdibujarse rápidamente la antigua imagen de prosperidad que para propios y extraños había brindado el otrora activo y rico Magallanes.

Sólo la explotación petrolera en creciente desenvolvimiento y la actividad que se advertía en los establecimientos ganaderos que se habían originado en las sucesivas subdivisiones de tierras fiscales hacían excepción a la general depresión y brindaban esperanzas de recuperación a la economía y vida de la Provincia.

Pero si la economía de la región sufría como queda

visto, tan duras contingencias, no corría lo mismo en otros campos del quehacer y la vida regionales.

Durante estos años y desde mucho antes Magallanes había experimentado adelantos notables en el campo de la educación, con la creación de nuevos establecimientos orientados hacia la enseñanza técnica y comercial, en tanto se completaban los ciclos humanísticos de los colegios y liceos, todo lo cual había redundado y redundaba en provecho de la juventud y le brindaba favorables expectativas en la vida de los negocios, de las profesiones técnicas y en la administración, y le abría las puertas de la educación superior. Así numerosos estudiantes magallánicos habían ido ingresando a las Universidades, graduándose en ellas y dando lustre en muchos casos a la tierra natal con su obra creadora y su desempeño sobresaliente. Entre varios, hombres como Armando Braun Menéndez y Roque Esteban Scarpa habían merecido el honor del nombramiento en academias nacionales de la Historia y de la Lengua, como ellos, otros destacaban en la cátedra, el foro, la medicina, las artes y otras disciplinas y daban justificado prestigio a Magallanes y llenaban de orgullo a sus habitantes.

También en el campo de la salud la región expresaba progreso y las estadísticas correspondientes señalaban cifras y porcentajes halagadores que la destacaban por sobre otras zonas del país, en tanto que los índices de ahorro de su población le otorgaban a Magallanes un rango de privilegio nacional. En materia de transportes la Provincia había dado un paso de trascendencia a partir de 1945, año en que se inició la aeronavegación comercial entre Punta Arenas y Porvenir y luego entre la capital provincial y Santiago. De igual modo cabe mencionar que durante el largo período que se considera se fue formando y construyendo la red caminera de Magallanes sobre la cual poco a poco fueron circulando en cantidad creciente los automotores de carga y luego de pasajeros; para entonces la capital provincial se vinculaba ya con Puerto Natales y Río Gallegos por medio de servisios regulares.

En estos años tuvieron lugar acontecimientos de gran relevancia que vinieron a alterar la quietud provinciana y a romper el aislamiento en que se vivía; así las sucesivas visitas de

los Presidentes Pedro Aguirre Cerda (1939), Juan Antonio Ríos (1944), que concurrió a solemnizar con su presencia los actos de celebración del centenario de la ocupación del Estrecho, y Gabriel González Videla (1948), quien alcanzó hasta el territorio antártico chileno en reafirmación de soberanía, y que fueron todas ellas expresivas de un renovado interés por la región austral y su gente; y la realización del IX Congreso Eucarístico Nacional de Magallanes en 1946, magno evento religioso que conmovió a la comunidad y que congregó a miles de fieles y centenares de peregrinos de otras regiones de Chile y Argentina, provocaron favorables reacciones y sentimientos de renovación progresista en los habitantes magallánicos.

Con las postrimerías de 1952 tocaban a su término poco más de tres décadas durante las cuales el Territorio primero y la Provincia después había vivido pasando alternativamente por sucesivas vicisitudes en lo económico y por períodos de intranquilidad en lo social. Durante estos inquietos años se había formado definitivamente el ser magallánico, como expresión anímica de un hombre nuevo y distinto, forjado en los duros afanes del trabajo y la adversidad. Los habitantes de Magallanes añoraban los períodos de esplendor y no se resignaban a permanecer en un estado de letargo y desánimo que inhibía las fuerzas y la inteligencia creadora. Se fué así gestando en muchos un sentimiento de sana y constructiva reacción que haría posible en pocos lustros la recuperación de la Región.

La recuperación regional (1952.....)

Con el medio siglo advino una etapa histórica en la que se aprecia la voluntad permanente de reencontrar pasados caminos de grandeza, adecuados a los nuevos tiempos, a fin de encaminar a Magallanes hacia nuevos horizontes y metas de progreso.

Los primeros años de este período señalaron la formación de un creciente movimiento de opinión ciudadana que reclamaba mayor atención de los poderes públicos hacia las necesidades de desarrollo que requería imperativamente la región y que permitieran sacarla del estado de marasmo en que había venido cayendo en los últimos años.

En este movimiento, que se centró entonces en la aspiración por obtener la restitución de la antigua condición de puerto libre que había tenido Magallanes y por lograr las con di ci o n e s y fr an qu i ci as indispensables para su desenvolvimiento industrial como elementos primordiales de recuperación económica, se enrolaron hombres de todas las tendencias y el clamor cívico obtuvo oídos favorables en las esferas superiores del gobierno del Presidente Carlos Ibáñez del Campo y del Congreso Nacional. Así pudo lograrse, en 1955, tras laboriosos y sostenidos esfuer z o s la dictación de la ley correspondiente que devolvía, aunque con restricciones, la condición de zona libre aduanera a la Pro vi nc ia de Magallanes.

Esta saludable medida produjo en pocos años favora bl e s efectos en la actividad comercial y en la vida general de la región, contribuyendo a devolver la perdida confianza a todos sus habitantes. El ilustre mandatario mencionado, cuya preocu p a c i o n por Magallanes fue proverbial, dispuso también la reali z a c i o n de nuevas y grandes obras públicas y de vivienda que junto con entregar fuentes de ocupación laboral trajeron un progreso evidente a la Región entera. En esta época se dio comienzo tam bi é n a un proceso de desarrollo industrial orientado hacia manu facturas diversas y al tratamiento y elaboración de materias pri mas regionales, que alcanzaría mayor significación en años pos teriores, con lo que se fueron creando nuevas oportunidades de trabajo estable y se inició la diversificación de las activida des económicas regionales.

En 1957 culmina históricamente el proceso de recu peración del gran latifundio fiscal de manos de las sociedades ga n a d e r a s, que durante años había constituido una rémora para el progreso de Magallanes. Pudo así disponerse de una vasta super ficie de terrenos pastoriles que una vez subdivididos fueron en tregados a la recolonización ganadera por medio de empresarios individuales y cooperativas.

La explotación petrolera a través de la acción eficiente del ente estatal Empresa Nacional del Petróleo, adquirió en estos años un ritmo vertiginoso y un auge impresionante, pasan do a constituir un importante factor animador del desarrollo re g i o n a l, fuente de trabajo permanente y bien remunerado y elemento

valioso de progreso social. Por su labor nacieron pueblos en la estepa desierta, se construyeron caminos e instalaciones técnicas y mecánicas, y se levantaron plantas industriales, instrumentos todos de multiplicador adelanto. Su presencia y actividad la hicieron una herramienta vital para la recuperación económica de la región, pues su influjo llegó a todas las ramas de la producción y los negocios. Con su prodigioso crecimiento la explotación petrolera comenzó a dinamizar la vida de Magallanes que demostraba al término de los años cincuenta haber dejado atrás una etapa difícil, mientras se encaminaban hacia un nuevo período de prosperidad y estabilidad.

En lo social, durante estos años, se fue afirmando la condición igualitaria que distinguía y daba a la comunidad magallánica uno de sus atributos más positivos. En el vivir y pasar de sus gentes la norma común era una democrática y sencilla medianía que todos podían alcanzar. A partir de los años 50 nuevos hombres, muchos de ellos con formación universitaria, pasaron a incorporarse paulatinamente a la sociedad, la administración, la economía y la vida profesional, desplazando capas dirigentes superadas por el tiempo y aportando inquietudes de renovación y desarrollo.

Con la década de 1960 la evolución social y económica de Magallanes prosiguió con ritmo incesante de adelanto, aunque con altibajos.

Además del rol capital que asumió la actividad petrolera, desplazando a segundo plano a la ganadería lanar que había dominado la vida económica territorial por tres cuartos de siglo, otros ramos antiguos y recientes pasaron a aportar una contribución sustancial al proceso de desarrollo económico regional.

Desde luego la tradicional actividad ovejera manifestó expresiones de renovado vigor en cuanto a tecnologías de manejo, mejoramiento de razas, directa preocupación empresarial, etc., amparadas y estimuladas con variadas medidas administrativas y legales de fomento, lo que le llevó a exhibir su máxima expresión histórica hacia 1965-70 en cuanto a cifras de dotación, productividad y producción.

Este período señaló también el incremento vigoroso de la crianza bovina, merced a la incorporación masiva de ganado de raza y a su ulterior multiplicación. De tal manera la explotación se fue extendiendo y prosperando a lo largo de los buenos campos de la precordillera, como manifestación de adelanto pecuario.

Otra faena económica tradicional, la forestal, señaló una notoria recuperación a lo largo del cuarto de siglo siguiente a 1952, estimulada por la demanda que a su tiempo venía generando el proceso general de desarrollo que evidenciaba la Región Magallánica. En sustitución de antiguas áreas productoras surgieron como zonas de primer orden los distritos de Skyring y Rubens que albergan a las principales factorías madereras.

Una novedad como actividad económica fue el desenvolvimiento producido en la pesquería y conservería industrial especialmente en el rubro crustáceos. Este fenómeno tanto motivó el crecimiento de la flota pesquera como el número de plantas industriales, en particular en Punta Arenas y Porvenir, como extendió las áreas de captura a zonas no tradicionales del estrecho de Magallanes, a las aguas meridionales del canal Beagle, bahía Nassau y otras del extremo sur regional, como a zonas de los canales patagónicos.

La industria, tanto en sus fases de aprovechamiento de materias primas, como de manufacturas diversas y servicio, asumió una importancia creciente y contribuyó, como el comercio interno y otras expresiones a entonar y vigorizar la economía magallánica.

Inclusive y como repitiendo épocas, la navegación ultramarina ha reanudado a partir de 1970 su paso por el estrecho de Magallanes, restituyéndole la importancia que tuviera en las primeras décadas del siglo como vía importante de tráfico mercantil.

Un rol de importancia fundamental ha tenido en este lapso histórico la secuencia sostenida de ejecución de obras públicas, en particular las de infraestructura. Mediante las mismas se fue dotando a la Región de elementos básicos e indispen

sables de desarrollo, y se complementó y apoyó el esfuerzo privado.

Sorprendente ha sido en las últimas décadas el adelanto conseguido en las vinculaciones intraregionales, como con el resto del país y del mundo, gracias a la incorporación y empleo de medios de transporte y comunicación cada vez más avanzados. Ello ha facilitado por una parte la integración regional, posibilitando y ayudando al desarrollo de áreas geográficas alejadas o aisladas; como ha permitido disminuir paulatinamente el natural aislamiento geográfico de Magallanes, morigerando sus consecuencias negativas y con consecuencias económicas y sociales de variado grado.

La repercusión favorable que ha tenido a lo largo del tiempo la sostenida reactivación y evolución de la economía regional sobre el medio social ha sido notoria. El proceso pasó a proveer de tal modo fuentes laborales estables y seguras indispensables para la tranquila evolución, maduración y crecimiento de la sociedad.

Los nuevos tiempos han señalado, por otra parte y como consecuencia directa del afán renovador que ha conmovido al cuerpo social regional durante el cuarto de siglo, un progreso notable en los campos de la educación pública, merced a la multiplicación de escuelas, liceos e institutos, al desarrollo de la enseñanza especializada y al surgimiento de la educación superior. De igual modo se aprecia, en particular desde 1960 en adelante y tras años de letargo, un renacimiento cultural auspicioso, que ejemplifica tanto el recuperado vigor espiritual de los habitantes, como su variada y fecunda capacidad creadora en los terrenos de la producción literaria, la investigación científica y las manifestaciones artísticas más variadas.

Demográficamente la Región de Magallanes ha doblado sus cifras en un cuarto de siglo, superando ya con creces los 100.000 habitantes, aunque acusa una tendencia negativa de fuerte desequilibrio en el poblamiento urbano/rural, debido a la predominancia excesiva del primer aspecto.

Punta Arenas, ha afirmado y vigorizado su posición histórica de centro capital y dinámico en la vida social, econó

mica, cultural y administrativa de la Región.

En considerable menor grado han evolucionado otros centros antiguos como Puerto Natales, cabecera de un interesante distrito interior, y Porvenir. Han surgido además como nuevos centros Cerro Sombrero y otros poblados a lo largo y ancho de la zona oriental magallánica; y Puerto Williams y Puerto Edén como expresiones de penetración colonizadora en territorios de ultra cordillera, sobre la áspera y difícil vertiente occidental de Magallanes.

De este modo alcanza contemporaneidad el suceder histórico de Magallanes.

Su crecimiento y transformación de . . . misérrima colonia que fuera, en un emporio de vida y riqueza constituyen un fenómeno singular que mucho tuvo de milagroso en su fase fundamental. Porque milagro fué ver surgir en el extremo del mundo, allí donde la tierra se acaba, lejos de toda civilización, una comunidad que en pocos decenios alcanzó niveles de desarrollo social, espiritual y económico sorprendentes, tal vez sin para lelo en la historia de la República, habidas consideraciones de tiempo, medio geográfico y circunstancias en que se realizó. Ello fué obra exclusiva del empuje de dos o tres generaciones de hombres pertenecientes a muchas razas, sin más recursos que su genio creador, fe en el esfuerzo propio y en las posibilida des de la tierra, y una tenacidad y trabajo llevados a extremos tales que maravillan.

Y ello sucedió en una región de geografía hostil y dura; en una tierra cuyos primitivos habitantes fueron incapaces de legar culturas superiores; en un lugar donde fracasó el empeño colonizador del imperio español, en momentos culminantes de su poderío; en un sitio, en fin, condenado y relegado otrora a la condición de infierno del orbe creado.

Portento o milagro, el surgimiento de Magallanes fue un triunfo magnífico del hombre, y la epopeya pacífica de su esfuerzo el acervo histórico máspreciado para sus habitantes que contemplan con satisfacción tan asombroso pasado, encon trando en él su más fuerte estímulo para marchar con alegre y confiada esperanza hacia el porvenir que entrevén de prosperidad y aventura.

Antártica Chilena

El territorio antártico chileno comprende el sector de la Antártida comprendido entre los meridianos 53° y 90° W y los paralelos 60° y 67° S.

Este territorio comprende el sector de la Antártida comprendido entre los meridianos 53° y 90° W y los paralelos 60° y 67° S.

Antártica Chilena

El territorio antártico chileno comprende el sector de la Antártida comprendido entre los meridianos 53° y 90° W y los paralelos 60° y 67° S.

TERRITORIO ANTARTICO CHILENO

El territorio antártico chileno comprende el sector de la Antártida comprendido entre los meridianos 53° y 90° W y los paralelos 60° y 67° S.

La Antártida es un continente que se encuentra en el extremo sur del planeta y que cubre una gran parte del hemisferio sur. Este territorio comprende el sector de la Antártida comprendido entre los meridianos 53° y 90° W y los paralelos 60° y 67° S.

## TERRITORIO ANTARTICO CHILENO

Conforma el mismo, según se ha visto, la porción polar o meridional de la Provincia Antártica Chilena, con capital en Puerto Williams (isla de Navarino).

El dominio polar está ligado a Magallanes y a Punta Arenas, en particular, desde muy antiguo, de allí que la dependencia administrativa entre éstos y aquel tiene como natural basamento la prolongada vinculación histórica existente entre uno y otro territorios.

### Sinopsis geográfica de la Antártica Chilena.

Territorialmente pueden distinguirse tres partes principales: las Islas Antárticas, la Península Antártica y la Meseta Polar. Entre las primeras debemos distinguir el archipiélago de las Shetland del Sur, en el que destacan islas como Elefante, Rey Jorge, Livingston, Greenwich y Decepción, entre otras y las islas que se anteponen a la Península Antártica como Ross, Joinville y D'Urville por el este, y Brabant, Anvers, Biscoe, Adelaida, tan conocidas de nuestros marinos, y Charcot, Latady y la gran isla Alejandro I por el oeste.

La Península Antártica flanqueada al occidente por el Mar de Bellingshausen y al oriente por el Mar de Wedell, es una larga, angosta y quebrada porción de tierra -casi una reproducción de la Patagonia y Tierra del Fuego chilenas-, que se encorva desde el sur hacia el noreste y que ha recibido la mayor cantidad de nombres según el gusto y nacionalidad del bautizante; así, Tierra de O'Higgins para los chilenos, Tierra de San Martín para los argentinos, de Luis Felipe para los franceses, y Graham's Land y Palmer's Land para británicos y norteamericanos, respectivamente. Se trata de un área intensamente glaciada y montañosa, cuyas cumbres mayores superan en promedio los 2.000 metros de altura, alcanzando la mayor, el Monte Coman, 3.660 metros.

Se desarrolla luego hacia el sur la primera parte de la Meseta Polar que en nuestro sector lleva el nombre de Tierra de Ellsworth, en homenaje al gran explorador antártico norteamericano de la década de los años treinta, y que se entiende entre los paralelos 73° y 80° aproximadamente constituyendo una de las regiones más atractivas para la ciencia por sus incógnitas geográficas. En ella destacan los sectores litorales conocidos como Costa de Eights, Costa de George Bryan y Costa de Robert English y hacia el interior un extenso grupo montañoso donde destacan la Cordillera Centinela y las Montañas Ellsworth, en las que campea el Vinson Massif que con 5.140 metros es el pico más alto del continente.

Hacia el este de la Tierra del Ellsworth sobrepasando por el sur el paralelo 80 se extiende el vastísimo Campo de Hielo de Ronne (Ronne Ice Shelf), y finalmente, a continuación de aquella, a partir aproximadamente desde la misma latitud (80°S) se desarrolla hasta el mismo Polo la Tierra de Edith Ronne gran meseta en donde destacan nuevos macizos montañosos, entre ellos parte de las montañas Transantárticas.

Según es universalmente conocido, el continente antártico representa una preciosa reserva natural y científica para la humanidad por su situación geográfica y características climáticas; por sus condiciones de pristinidad y ausencia de contaminación ambiental, y por la magnitud de recursos naturales inertes y vivos, entre los que se destaca la impresionante biomasa existente en las aguas polares y circumpolares.

#### Origen del derecho territorial chileno.

El derecho de Chile a exigir soberanía sobre una parte del suelo polar y sus aguas circunvecinas, a hacer efectiva con la posesión su presencia y a discutir el eventual derecho o las pretensiones de terceros, arranca lejano del título imperial español a las tierras situadas al occidente del meridiano de Tordesillas, divisorio de las posesiones hispanas y lusitanas en el Nuevo mundo (1493). De tal título emanó a su vez la concesión de Carlos V a Pedro Sancho de Hoz sobre la Terra Australis,

ésto es sobre el territorio que se suponía se extendía entre la margen sur del estrecho de Magallanes y el mismo polo austral (1539). Luego de la cesión que Sancho de Hoz hiciera a su asociado en la conquista de las Provincias de Chile, Pedro de Valdivia (1540), y la consolidación que gestionada por éste en vida favoreciera a su sucesor el Adelantado Jerónimo de Alderete, quien reunió en su nombramiento la jurisdicción sobre la Nueva Extremadura, la Patagonia y la Terra Australis (1555). De Alderete el título y derecho correspondiente pasó a los distintos sucesores en el gobierno del Reino hasta el nacimiento del Chile republicano, heredero de España en la correspondiente porción de la Capitanía General. Y de tal continuidad hay referencia en cronistas, autoridades y documentos del período indiano, que la tradición ya en tiempos inmediatamente posteriores a la Independencia pudo recoger, como lo parecen probar en forma fehaciente los conceptos del creador de nuestra nacionalidad don Bernardo O'Higgins que constan en la memorable carta dirigida en 1830 al capitán Coghlan de la Real Marina Británica. No es imposible que las informaciones que el prócer pudo obtener por tal fuente o por el conocimiento de papeles del Gobernador de Chile y Virrey del Perú que fuera don Ambrosio, su ilustre padre, se vieran actualizadas por las noticias que en 1819 y 1820 aportaron al ambiente marineró, mercantil y oficial del puerto de Valparaíso los marinos mercantes británicos que venían de redescubrir y explorar recientemente las más septentrionales de las tierras polares, las islas Shetland, no siendo improbable que más de alguna nave con bandera chilena y con puerto de origen en Valparaíso practicase la caza de focas en las mencionadas islas como aparece de fuentes indubitadas.

Si el convencimiento de O'Higgins sobre nuestra jurisdicción más austral no llegó a trascender más allá de la correspondencia epistolar dirigida a sus amigos, no es menos cierto que jamás se extinguió del todo la noción del derecho chileno a las tierras polares, afirmada por la mayor cercanía geográfica y la actividad marítima del país. Y ella hubo de revivir cuando la Ciencia impulsó la actividad explorativa hacia fines del siglo XIX. Buena prueba de ello es la preocupación manifestada en 1892 por el Gobernador de Magallanes, capi-

tán de navío Manuel Señoret, acerca de los eventuales intereses de la República sobre la región antártica americana, pensamiento compartido posteriormente por otros ciudadanos y hombres públicos y que había de expresarse en medidas de carácter administrativo-jurisdiccional como la señalada anteriormente y con otras iniciativas de mayor trascendencia como lo fueron entre otros los preparativos iniciales de una expedición polar chilena y las gestiones ante el Gobierno de la República Argentina encaminadas a la firma de un tratado destinado a delimitar las respectivas áreas jurisdiccionales en la región antártica, actos que señalan con mérito la preocupación y la visión de esclarecidos hombres de estado durante la primera década del presente siglo.

Hubo de ser con todo el espíritu de empresa de los pioneros magallánicos el que haría efectiva la presencia chilena en tierras polares en los comienzos del siglo XX. En efecto, ya en 1902 el armador Mauricio Braun, de Punta Arenas, despachaba goletas en plan de cacería de lobos finos en las islas Shetland. A fines de ese mismo año, por otra parte, el Gobierno chileno concedió a Pedro Pablo Benavides derechos de pesca sobre aguas y tierras polares, disposición administrativa reforzada en 1906 con la concesión que se hizo a Enrique Fabry y Domingo de Toro Herrera, la que recayó entre otras tierras sobre las islas Shetland y la península Antártica. Esta concesión sería la primera que nación alguna haría sobre la región polar y en este caso obrando Chile en uso de su legítimo derecho histórico.

Por ese mismo tiempo tuvo inicio en aguas antárticas la caza ballenera por parte de la Sociedad Ballenera de Magallanes, empresa que en diciembre de 1906 obtuvo autorización del Gobernador de Magallanes para establecer una factoría en la isla Decepción (Archipiélago Shetland del Sur).

A partir de dicha época y hasta 1914 la referida compañía desarrolló una sostenida actividad cazadora compitiendo con otras empresas, noruegas y británicas, que comenzaron a operar en la caza pelágica por aquellos años. En 1912 se agregó a la faena de cetáceos otra compañía chilena, la Sociedad Ballenera de Corral. Sin embargo la crisis que sobrevendría en la industria ballenera a raíz del primer conflicto bélico mundial, acarrearía la suspensión de las capturas a partir de 1915.

Con todo esta actividad económica, además de otros antecedentes históricos, geográficos y diplomáticos sirvió para afirmar y dar consistencia al derecho territorial chileno en el sexto continente. Hubo de ser así y sobre tales bases que el gobierno del Presidente don Pedro Aguirre Cerda proclamó ante el país y el mundo la soberanía antártica de Chile, mediante la dictación del Decreto Supremo número 1.747 del Ministerio de Relaciones Exteriores, de fecha 6 de noviembre de 1940, documento que definió y delimitó el Territorio Antártico Chileno.

Actividades jurisdiccionales y científicas en el Territorio Antártico Chileno.

La nación inició en forma su actividad antártica a fines del año 1946, apoyándose, como correspondía, en la Armada de Chile cuya participación tuvo así carácter verdaderamente pionero. Esta actividad inicial fue obviamente de afirmación jurisdiccional con la instalación de las primeras bases "Soberanía", hoy "Arturo Prat", "Bernardo O'Higgins" y "González Videla" durante los primeros años y posteriormente "Presidente Aguirre Cerda", amén de algunas sub-bases de ocupación estacional y refugios repartidos en el extremo norte del sector nacional y del continente antártico, todos al septentrión del Círculo Polar con la única excepción de un refugio situado al sur de él en Bahía Margarita ("Comodoro Guesalaga"). Estas instalaciones se complementaron con trabajos científicos preferentemente de orden hidrográfico y cartográfico encaminados precisamente a contribuir al mejor conocimiento del nuevo teatro de operaciones. Hubo además tareas científicas limitadas, que fueron cumplidas por comisiones y/o especialistas que viajaron invitados en las distintas expediciones. Hasta 1960/63 la actividad antártica nacional, en general, fue en el hecho un conjunto de tareas de vigilancia y relevamiento de bases que aunque indispensables no aportaron significativamente al conocimiento del continente ni afirmaron la posición chilena desde el punto de vista del Tratado Antártico, documento en cuyo espíritu y letra se establece y se otorga máxima importancia a la actividad científica como factor de acción y cooperación internacional.

A partir de 1963 en que por ley 15.266 de 10 de septiembre de aquel año se creó el Instituto Antártico Chileno toda la acción nacional dirigida al territorio polar adquiere mayor organicidad y la presencia chilena asume en consecuencia, ante los ojos del mundo, un mayor énfasis científico. Así la República comienza a aportar, si bien modestamente, con el producto de la labor de sus hombres de ciencia e investigadores. A contar de la temporada 1964/1965 especialistas pertenecientes a la Universidades nacionales, al Instituto de Investigaciones Geológicas, al Instituto Hidrográfico de la Armada y al propio Instituto Antártico Chileno, además de algunos contados especialistas extranjeros invitados, han desarrollado una notable labor de investigación cubriendo los campos de las ciencias de la tierra, de las ciencias biológicas y de las ciencias del mar en las especialidades de Geomorfología, Geología, Mineralogía, Vulcanología, Paleontología, Glaciología, Biología Marina, Zoología, Botánica (criptogámica especialmente), y Ecología, además de cumplirse regularmente estudios, observaciones y registros hidrográficos, batimétricos, sismológicos y meteorológicos.

Esta tarea científica múltiple cobró jerarquía a partir de 1969 en que nuestro país asumiendo una responsabilidad de carácter internacional, creó y puso en marcha el Centro Meteorológico Regional "Presidente Frei" como una de las bases del Programa de Vigilancia Meteorológica Mundial de la O. M. M., siendo una de las tres bases elegidas existentes en el continente polar, conjuntamente con Molodezhnaya (URSS) y Mc Murdo (EE.UU.).

Esta interesante actividad científica que se ha venido cumpliendo desde 1964 hasta el presente, como la desarrollada en la etapa anterior a aquel año, han cubierto fundamentalmente toda el área septentrional del territorio chileno antártico y al mismo tiempo del continente, encerrada entre los paralelos 60° y 65° Sur y los meridianos 54° y 65° Oeste de Greenwich, comprendiendo en ella al archipiélago de las Shetland del Sur, a la costa noroccidental de la Península Antártica y a las islas que inmediatamente se le anteponen. Hacen excepción algunas incursiones hacia el sur hasta Bahía Margarita y especialmente los trabajos batimétricos e hidrográficos de la Armada de

Chile que han excedido con creces dicha área cubriendo todo el paso Drake hacia el norte y extensiones del mar de Bellinghausen hacia el oeste y el sur.

Con la creación, en 1980, de la Base "Teniente Marsh", contigua a la Base Presidente Frei, y la construcción de un aeródromo, se ha dado un impulso creciente a la vinculación periódica por la vía aérea entre Chile americano y el territorio antártico. Por otra parte la acción nacional en la zona polar a pasado a ser reforzada con la iniciación de actividades económicas estacionales, de tipo turístico, y con la puesta en práctica de nuevos estudios científicos con los que el país da cumplimiento a sus compromisos contraídos en el ámbito del Tratado Antártico.

## CIRCUITOS TURISTICOS

CIRCUITOS TURISTICOS

En Punta Arenas se pueden realizar excursiones hacia los principales atractivos turísticos de la región. Los recursos son en su mayoría bellezas naturales que pueden ser visitados por tierra, mar y aire. Para el turista existe una variada gama de posibilidades, ofreciéndose tours programados por algunas agencias de viajes locales, pero también la oportunidad de organizar en forma particular viajes de turismo según sea su interés. Para ello Magallanes posee impresionantes bellezas escénicas a lo que se le agrega el atractivo de visitar la ciudad más austral del globo, hasta el Territorio Antártico Chileno.

Desde Punta Arenas es posible excursionar el sector nororiente para ir de pesca, conocer los restos de naves que descansan a lo largo de la costa, ver instalaciones petrolíferas, y visitar el área de Pali Aike de interés arqueológico.

También es posible recorrer los caminos que llevan hacia el Seno Otway que es un lugar de atracción para la pesca y en donde se proyecta aprovechar el recurso que constituyen los pingüinos detectados recientemente en el área.

El camino hacia el sector de Río Verde y Seno Skyring es igualmente atractivo para los pescadores y en general como paseo durante el cual es posible observar una variada fauna, destacándose grandes concentraciones invernales de cisnes y flamencos, y bellos paisajes.

Al sur de Punta Arenas, puede seguirse el litoral central de la península de Brunswick en la ruta histórica por excelencia. Por ella pasaron alguna vez descubridores y conquistadores, indígenas, colonos y pioneros. La misma conduce a sitios como Fuerte Bulnes y Puerto del Hambre, cargados de reminiscencias legendarias.

Desde Puerto Natales, hay interesantísimas excursiones con posibilidades de transporte contratado en Puerto Natales o bien en Punta Arenas. Los atractivos principales son: el Parque Nacional Torres del Paine, el Parque Nacional Monte Balma

ceda, y el Monumento Natural Cueva del Milodón, la cordillera Baguales, Tres Pasos, lagunas Figueroa, Dorotea, Sofía y Lago Balmaaceda con excelente pesca de salmónidos.

A continuación se describen los circuitos que en cierra este confín del mundo, haciendo resaltar que el programa lo puede fijar el viajero y que sería difícil una descripción viva del conjunto de bellezas magallánicas, las que quedan libradas a las sensaciones anímicas de cuentos logran disfrutar con su contemplación.

CITY TOUR. El recorrido por la ciudad o city tour dura unas tres horas, tiempo que toma visitar el mirador del Cerro de la Cruz, paseo por las principales avenidas de la ciudad, visita al Museo Salesiano, la Zona Franca, al Instituto de la Patagonia, Museo de la Patagonia y la posibilidad de conocer alguna industria.

Desde el Hotel o Agencia puede iniciarse el tour hacia el sur hasta Avenida Independencia para luego dirigirse hacia el Cerro de la Cruz. Una vez allí, es casi imposible abstenerse de captar hermosas perspectivas con máquina fotográfica o filmadora. A la vista se ofrece gran parte de la ciudad, sus techos rojos característicos, se contempla el Estrecho de Magallanes, el Muelle Arturo Prat, y de fondo la legendaria Tierra del Fuego. Hacia el confín austral se aprecia el área sur de la Península Brunswick destacándose en último plano el Monte Sarmiento en la gran isla de Tierra del Fuego, y en un primer plano se ven los restos de veleros pioneros que concluyeron descansando en las playas del Estrecho. Luego se baja por calle Almirante Señoret hasta Avenida Colón, avenida que contiene numerosos monumentos que a su paso nos dan una ilustración de parte della historia de Magallanes. Si al llegar a la Avenida Colón el viajero se desvía hacia la izquierda, notará un camino empedrado que data del tiempo de la colonización y subiendo unas dos cuadras se alcanzará la cima del sector norte del Cerro La Cruz, desde donde se obtendrá nuevamente una muy agradable visita panorámica, esta vez visualizando la otra mitad de la ciudad. A lo lejos tal vez se divise algún avión aproximándose para aterrizar en el Aeropuerto Internacional Presidente Ibañez, a 22 Kms.

hacia el norte. Más cerca se pueden distinguir el Sector Industrial de Punta Arenas, el Barrio Hortícola, la Zona Franca, la ancha Avenida Bulnes que se transitará luego, y en primeros planos, el Hospital Regional, la Universidad Técnica del Estado, y hacia la izquierda inmediata la Laguna de Patinar. Con un leve desplazamiento hacia el oeste se observarán las pistas de esquí que bajan como surcos abiertos de entre la foresta del Cerro Mirador a 8 Kms. de la ciudad.

Se prosigue ahora de bajada, hasta alcanzar la calle Magallanes; casi en la esquina, mirando hacia la derecha se verá el actual Teatro Municipal. Su sitio indica el lugar que ocupara el primer fortín de Punta Arenas en 1848. El edificio fue donado por José Menéndez, importante pionero de Magallanes. También aquí es posible admirar, la capilla María Auxiliadora con uno de los templos más antiguos construidos por los misioneros salesianos. Al frente de éste se encuentra el Kiosco de Informaciones Turísticas.

La Avenida Colón se prolonga hasta llegar a la playa, tiene más monumentos y la adornan cipreses, saucos, sauces, algunas piceas y abetos y desde luego, el transitar de puntarenenses y un ágil movimiento de vehículos. Pero, el recorrido debe continuar virando en calle Magallanes hacia la izquierda, en dirección norte. Al llegar a los pies del Edificio Don Bosco, el más alto de Punta Arenas, se enfrenta la Avenida Bulnes. Nuevamente se hallarán interesantes monumentos (Punta Arenas en general posee más monumentos que cualquier otra ciudad en Chile, exceptuando Santiago); cabe destacar los monumentos al Ovejero y al Inmigrante Yugoslavo. La colonia yugoslava es la más numerosa de entre todas las colonias extranjeras. En el Monumento al Ovejero se rinde un justo homenaje al trabajador rural que en esforzada faena ha contribuido y contribuye a hacer de la industria ovina una de las principales riquezas de la región.

Una detención en el Cementerio nos brindará la ocasión de ver en su recinto notables construcciones que nos dejan entrever la situación de privilegio de que gozaron algunas familias en el pasado. No existen divisiones de ningún tipo y los

restos de cualquier ciudadano yacen junto a los del otros que han sido más connotados. Es un lugar muy hermoso.

Luego, pasando por el costado del Club Hípico, y casi al llegar al sector denominado Tres Puentes, a la derecha, se verá el recinto de Zona Franca. En este lugar se venden artículos importados de todo tipo a precios más convenientes puesto que han sido ingresados exentes de impuestos que en un régimen normal encarecen los productos. Se ha establecido como factor estimulante para el desarrollo comercial de la Región.

Previa solicitud y permiso podría visitarse una de las empresas industriales pesqueras de la Región (Pesquera Dos Océanos, Pesquera Camelio, Frigorífico Tres Puentes). En el mismo sector tal vez se vean las maniobras de embarque o desembarque de pesados camiones y pasajeros que utilizan el medio marítimo para cruzar el Estrecho en demanda de Porvenir, Tierra del Fuego. El transporte es una barcaza o ferry especialmente adoptado al sistema.

Después, comenzando paulatinamente el regreso, se visita el Instituto de la Patagonia. Este es un centro de investigaciones que abarca diversos campos científicos y tecnológicos. El Instituto ofrece al viajero la posibilidad de informarse y documentarse en relación con la ciencia, la cultura y técnica patagónicas. Dentro de sus instalaciones hay una biblioteca; una muestra a escala del Fuerte Bulnes; un pequeño zoológico y un jardín botánico; artesanía en tejido y cerámica; está el afamado Museo del Recuerdo que consiste en una exhibición de carruajes, maquinarias y herramientas utilizadas en épocas pioneras, además con un pabellón marítimo, casa típica de la época colonizadora, un garaje antiguo, etc., con exhibiciones museográficas especiales.

Desde allí, se pueden utilizar otras calles como alternativa para dirigirse hacia el Museo Salesiano "Mayorino Borgatello" que queda al comienzo de Av. Bulnes y Calle Borries. El museo está situado en el primer y segundo piso del pabellón que da a la avenida Bulnes y la entrada está entre éste y el Santuario María Auxiliadora. Es conveniente avisar con anticipación que se desea visitar este museo para no tener demora en

su acceso. El museo fue creado en 1893 por los misioneros sale  
sianos y funciona gracias a contribuciones voluntarias, y no  
obstante, es completísimo en todas sus secciones. Hay muestras  
etno-históricas, de flora y fauna, trabajos de los misioneros y  
artesanía indígena, fósiles y petrificados, herramientas usadas  
por los indios primitivos y fotografías de los mismos, minera-  
logía, etc.

Finalizando el tour, se puede recorrer toda la ex  
tensión de Calle Bories, son seis cuadras, la que se distingue  
por ser una de las principales arterias comerciales. No hay trá  
fico de buses por ella y después de observar gran cantidad de  
negocios, tiendas, mercadería procedente de todas partes del  
mundo exhibida en vitrinas antiguas algunas y otras más modernas,  
se arriba a la Plaza Muñoz Gamero. Una cuadra antes se hallará  
el segundo edificio más elevado y de reciente construcción, la  
sede del Gobierno Regional. En la planta baja está el correo.  
Luego, frente a la cara sur de la plaza se encuentra el Museo  
de la Patagonia, en donde se exponen aspectos referidos al hom  
bre y los recursos naturales en la Patagonia; está presentado de  
una forma muy didáctica y precisa.

El city tour puede terminarse con un almuerzo típi  
co en alguno de los excelentes restaurantes existentes en la ciu  
dad, o bien con unas onces en las afueras, en las inmediaciones  
del Parque Chabunco a unos 20 Kms. hacia el norte, o bien en  
sector de Río de los Ciervos, a unos 7 Kms. al sur y se desea,  
más al sur a 29 Kms. en donde le esperará la Hosteria Agua Fres-  
ca. Una tercera variable puede ser llegar hasta el Refugio del  
Club Andino, en el Cerro Mirador, sede de deportes invernales y  
lugar de atractivo veraniego. Este último punto ofrece una vis-  
ta inmejorable sobre la ciudad y los puntos alejados de otras  
zonas del territorio. Las anteriores alternativas permiten dis  
frutar, en vital esplendor de gran parte de las representaciones  
vistas en los museos respecto a flora y fauna, además de permiti-  
tir saborear manifestaciones gastronómicas en establecimientos  
situados dentro o fuera del radio urbano.

Esta excursión o city tour se puede realizar ya  
en bus privado o en vehículos contratados de antemano si se tra  
ta de turismo programado, y si se desea, puede arrendarse un ve

hículo o utilizar taxis pero se recuerda que existe movilización urbana y rural colectiva que posibilita el acceso a puntos alejados entre sí, a la vez que se sugiere intercalar paseos o caminatas para conocer más de cerca la ciudad más austral del mundo, y al hombre y mujer magallánicos. No debe olvidarse, por otra parte que, en este confin geográfico se dan las cuatro estaciones del año en un día, y conviene andar protegido del viento y lluvias ocasionales.

TOUR A FUERTE BULNES. El Fuerte Bulnes es una reconstrucción histórica del fortín en donde Chile estableció el primer poblado en la Patagonia y tomó posesión del Estrecho de Magallanes y tierras aledañas. Se levanta en el kilómetro 60 de la ruta 9 sur, en una elevación de la punta Santa Ana. El actual Fuerte es un Monumento Nacional al primer poblado chileno que surgiera allí mismo en 1843. Esta excursión tiene una duración de cuatro horas, distribuidas en unas dos horas en recorrido de ida y vuelta y otras dos horas que toma la visita al Fuerte y detenciones en puntos de interés. Existe un buen camino de acceso, que se inicia saliendo de Punta Arenas orillando continuamente el Estrecho de Magallanes. Se ven cascos de viejos barcos que nos recuerdan trozos de la historia regional. En uno de ellos denominado pontón Muñoz Gamero y que originalmente se llamó "County of Peebles", tiene su sede el Club de Deportes Náuticos.

Muy pronto tal vez se acaba el pavimento en la ruta, pero no es para incomodarse puesto que el camino es consolidado y mantenido cuidadosamente a pesar de las inclemencias meteorológicas. De cualquier manera, la falta de pavimento nos hace recordar aún más las dificultades y privaciones de aquellos es forzados hombres que antaño colonizaron estas lejanas tierras.

Se suceden pintorescas casas habitadas por agricultores y pescadores, establecimientos de criaderos, fincas, leche rías y aserraderos. En el kilómetro 22 de la ruta se puede apreciar ocasionalmente la extracción de choros sin más técnica que la de incursionar en la playa y roqueríos, y buscar en las piedras de la orilla. Localidades como Río de los Ciervos, Leñadura, Agua Fresca, Punta Carrera anteceden a Rinconada Bulnes, en donu

de se vé nuevamente a los pescadores y sus elementos de pesca junto a sus viviendas formando un singular conjunto que invita a fotografiar. En el kilómetro 55 hay un desvío a Rio San Juan, excelente lugar de pic-nic y para los aficionados a la pesca; debe tomarse el camino de la extrema derecha, y seguir por unos siete kilómetros. El camino de la extrema izquierda le llevará a Puerto del Hambre, a dos kilómetros de la bifurcación. Este puerto está en la orilla de Bahía Buena y fue en ese lugar en donde el capitán Pedro Sarmiento de Gamboa fundara la Ciudad Rey don Felipe, en marzo de 1584. Este intento de colonización española tuvo un trágico fin pues sus habitantes fallecieron por inanición. Más tarde el corsario inglés Thomas Cavendish, al encontrar los restos y ruinas rebautizó el lugar como Port Famine, es decir , Puerto del Hambre.

Se arriba a Fuerte Buñes tomando la ruta principal, y a 4 Kms. del desvío señalado.

En el recinto del Fuerte puede observarse la iglesia y habitación del capellán, la cárcel, pozos de agua, el polvorín, el correo, establos y el museo, en donde es posible ver una colección de elementos y armas históricas, escudos de armas, mapas antiguos de Patagonia; colecciones de puntas de flecha, boleadoras y otros artefactos de los indios Tehuelches y Alaculufes; y objetos encontrados en las excavaciones de reconstrucción. Se puede apreciar una copia fotográfica del acta original de la Toma de Posesión, Fuera del Museo, y en uno de los establos, casi en la entrada principal, hay una canoa construida por los indígenas, una carreta y un arado primitivos usados por los colonos.

En las afueras del Fuerte existe un faro, denominado "Higgins", de la Armada Nacional erigido también para el primer centenario de la Toma de Posesión hecho que ocurrió el 21 de septiembre de 1843.

Como es de imaginar, debe tratarse de visitar el Rio San Juan y también Bahía Buena, ello naturalmente alargaría en unos 50 minutos más el tour, pero vale la pena, puesto que el viajero se hallará entonces en uno de los últimos rincones habitados del continente americano.

Ya de regreso, -como pudo ser en el recorrido de llegada-, con seguridad se podrá observar una variada fauna: el malafamado carancho, el zorzal común y la loica con su pecho rojo característico, entre las más notable, aves terrestres. Además habrá gran cantidad de patos silvestres como el "jergón", muy numeroso, el pato real con su colorido y tinte azulado en el cuello y cabeza. En el litoral del Estrecho se verán numerosos cormoranes, semejantes a los pingüinos, también gaviotas diversas, golondrinas de mar y "patos vapor".

Ya no se ven ballenas en aguas del Estrecho, pero uno las imagina al descubrir de pronto la graciosa tonina. Es un delfín pequeño que habita en estas latitudes y se les encuentra en todo el litoral. Es fácil de detectar cuanto más quieta está la marea y es un gran placer seguir sus saltos y evoluciones y llenan de placer a quien lo contempla.

El interesado en la flora hallará también gran cantidad de especies: la lenga, el ñire, el coigüe, el romerillo, la margarita silvestre, el ciruelillo, el chilco (fucsia), el canelo, sauces, pinos y cipreses, y entre las flores, los admirados lupinos o chochos.

De esta forma el viajero se mantendrá en una constante e interesada amenidad durante todo el trayecto. Durante la excursión puede servirse un refrigerio en algunos puntos del recorrido.

No hay movilización colectiva a Fuerte Bulnes, por lo que es necesario participar de tours programados o bien arrendar auto o contratar taxi. Durante el verano existe un cierto flujo vehicular permanente de visitantes particulares provenientes de Punta Arenas que tal vez pueden transportarle sin costo si así lo prefiere el visitante.

TOUR A ISLA MAGDALENA. La isla Magdalena es junto al vecino islote Marta un reducto natural de pingüinos, cormoranes y otras aves y lobos marinos. Ambos forman el Parque Nacional "Los Pingüinos", de 97 hectáreas. Esta atracción turística se halla situada a 25 millas al norte de Punta Arenas y a unas 10 millas del litoral patagónico.

Esta excursión es posible efectuarla contratando una embarcación en el puerto de Punta Arenas. Se puede consultar para el efecto en agencias marítimas las que poseen barcas, ferrys, naves de distinta capacidad, o lanchas. Estas iniciarán la navegación desde el Muelle Arturo Prat o desde el terminal de Tres Puentes, el primero a pocas cuadras del centro de la ciudad, el segundo a 5 Kms. por el camino norte. La duración mínima del tour son cinco horas, sujeta a condiciones de mar.

A poco de iniciado el viaje será interesante observar el paisaje que se aprecia desde las aguas del Estrecho. La ciudad se vé en toda su extensión y de fondo se asomará el Cerro Mirador. La proa surcará aguas que han sido testigo de las proezas náuticas de Hernando de Magallanes, Juan Ladrillero, Francis Drake, Pero Sarmiento de Gamboa, John Narborough y John Byron entre tantos famosos exploradores y navegantes de los mares australes. El viajero podrá participar de la vista que pudieron haber tenido Phillip Parker King y Robert Fitz Roy y con ellos Charles Darwin. Si se observa el entorno geográfico puede asegurarse que poco ha cambiado desde esas lejanas épocas; eso sí, hay una gran diferencia respecto de aquellas, en cuanto al tiempo que le tomará al viajero ir y volver a la isla. Las frágiles carabelas de antaño se demorarían no menos de un día.

Mientras se navega en demanda de la Isla se verá en la costa oeste el sector de Tres Puentes primero, luego el pueblo de Río Seco y otros caseríos del litoral y el Parque Chabunco. También será probable seguir el trayecto final de alguna aeronave que se aproxima al Aeropuerto Internacional de Punta Arenas o que despegar del mismo. Inmediatamente después se destacará Bahía Laredo en donde la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP) mantiene un centro de trabajo para apoyo de la explotación petrolífera de Costa Afuera en el Estrecho. Además se verán otras instalaciones industriales en Cabo Negro, algunas de grandes dimensiones. Luego se pasará a la cuadra de la isla Isabel, tierra que recibiera el primer piño de ovejas llegado a la Región Magallánica con el que se fundaría la actividad madre territorial. Hacia el este, no se distinguirán puertos ni plantas petrolíferas aunque se hallan realmente al alcance de la vista. Es que Tierra del Fuego con su sector norte, de pocos acci-

dentes geográficos y de relieve llano quedará a la distancia. En frente de la isla Magdalena se localiza además la profunda Bahía Gente Grande, nombre que recuerda el desarrollo físico de los indios Onas y que le diera el explorador Sarmiento de Gamboa hace cuatro siglos.

El aprovechamiento de la isla Magdalena como recurso turístico, con su fauna singular, mamíferos y aves marinas deberá a corto plazo ser completo, puesto que hay un proyecto de habilitación de un servicio de guardaparques y la construcción de dependencias para la atención de los turistas, senderos de interpretación o miradores, con lo que la excursión se hará en excelentes condiciones que favorecerá al creciente arribo de turistas provenientes de todo el mundo. El motivo es simple, excepto en la Antártica, no hay otro lugar más cercano y accesible para observar pingüinos, motivo suficiente para despertar el interés de los viajeros.

Una vez en la isla es factible desembarcar para apreciar con relativa cercanía tantos y tan variados ejemplares de la fauna regional, en especial los afamados pingüinos de las cuevas o de Magallanes. La presencia de estas aves fue verdaderamente providencial para los navegantes de los siglos XVI y XVII, quienes con su captura podían reaprovisionar sus ya desabastecidas bodegas al cabo de meses de privaciones.

La ruta de retorno a Punta Arenas será más o menos la misma que en el viaje de venida, en todo caso nunca será muy cerca de la playa. Con seguridad el viajero verá juguetonas toninas o delfines de Magallanes cruzarse por la proa o evolucionar tras la estela dejada por las hélices del barco. Una recomendación útil es la de llevar ropa de brigo para soportar una permanencia a la intemperie, y también películas de repuesto pues esta excursión abunda en motivos que invitan a practicar la fotografía. Este tour se ofrece en algunas agencias locales previa cotización, como turismo programado.

TOUR A RIO VERDE. El viaje a Río Verde dura aproximadamente una hora y media. Se debe tomar la carretera nacional 9 al norte de Punta Arenas. Atractivo es este tour por los bellos panoramas que se observan combinados con la visita a lugares en

donde es fácil admirar el trabajo que realizan los campesinos y ganaderos de la región. También ofrece la oportunidad a los aficionados a la buena pesca para poner a prueba su técnica en numerosos ríos y chorrillos del área, y -siempre- a los amantes de la fotografía para hacer excelentes tomas.

Saliendo de la capital austral se observan con agrado las aguas del Estrecho de Magallanes, las naves que lo navegan, numerosos ejemplares de la típica avifauna marina y viviendas de trabajadores rurales. También se ven fincas, criaderos y establecimientos industriales y nuevas manifestaciones de la flora y fauna regionales. En sentido contrario pasarán tal vez diversos vehículos que serán advertidos por sus características notables. Entre estos destacarán aquellos de extraordinario tonelaje que mueven pesadas estructuras que se emplean para la explotación del petróleo magallánico, fuente de energía para el país. Otro movimiento novedoso es el de camiones que transportan ganado. Son estancieros que envían sus ovejas al mercado para que sean faenadas y exportadas a diversos países de Europa, o despachadas en pie hacia el centro del país.

Tras pasar sembrados de papas y hortalizas, invernaderos, granjas avícolas y predios agrícolas o de pastoreo se llegará al sector denominado Chabunco. Aquí existe un riachuelo de buena pesca, un hotel y restaurant del mismo nombre. A un paso de este lugar está el Aeropuerto Internacional de Punta Arenas, y después, el Parque Chabunco con sitios para camping y picnic que invitan a la recreación al aire libre.

Han pasado 20 minutos y paulatinamente el camino se adentra en la extensa y típica llanura patagónica. También se comienza a abandonar el litoral del Estrecho; entonces, se viaja a la altura de Cabo Negro que se distinguirá a la derecha. En Bahía Laredo se podrán apreciar las instalaciones de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), maestranzas, plataformas, grandes tuberías y remolcadores. El área es una de las bases más importantes de esa empresa y que está en continuo progreso dadas las exitosas exploraciones hechas a la fecha con su proyecto llamado Costa Afuera. En Cabo Negro propiamente tal se encuentra la gran planta industrial productora de butano y propano, playa de depósito de combustibles y terminal de embarque.

Al frente de Bahía Laredo, al costado izquierdo del camino, se observa el autódromo que concita la concurrencia masiva de los entusiastas del deporte mecánico cada vez que se programan carreras ya nacionales o internacionales.

En adelante la pampa se hace presente con un paisaje menos verde, caracterizándose por una vegetación en que predominan las gramíneas, en especial el llamado coirón y que es utilizado por el ganado. Algunos arbustos como el calafate y la mata verde matizarán con algo de verde la vista del viajero.

En el kilómetro 30 aproximadamente se apreciará la fabrica de ladrillos para la construcción "Kon-Aiken", al lado del río Pescado. Luego un retén de Carabineros advierte la proximidad del desvío que debe seguirse para llegar a uno de los grandes asentamientos ganaderos de la zona, Kon-Aiken, sede de la Cooperativa "Estrecho de Magallanes", en donde además se realizan festivales anuales de esquila.

A estas alturas del viaje se suceden vistas de la variada fauna regional, destacándose las aves. De entre estas sobresale el ave símbolo de Magallanes y que es a su vez la mayor de las de su especie en Sudamérica, el ñandú o avestruz de Magallanes. Otras magníficas aves volarán cerca del camino, estarán posadas sobre alambrados o iniciarán un rápido vuelo evasivo desde el mismo pavimento de la ruta. Se destacan caranchos, tiuques, teros, bandurrias, caiquenes, tórtolas, torcos y muchas más.

Al llegar al sector denominado Cabeza de Mar -el mar penetra en ese lugar pasando por un reducido canal cual un cuello formando una gran laguna interior de agua salada- en el kilómetro 48 aproximadamente el viaje continúa por un camino de ripio que se dirige al poniente, es decir, hacia la izquierda.

A pocos kilómetros del camino principal y en terrenos de la Estancia Otway se vislumbra sobre un cerrito una alta y sobresaliente cruz. Se trata del "Cementerio Pionero", en donde descansan los restos de Thomas Saunders, uno de los principales impulsores de la ganadería ovina magallánica.

Posteriormente se visualizará el notable lago marino conocido como Seno Otway. Las altas montañas de la cordillera

Pinto se avistan también en la lejanía, lo que resalta al enorme contraste de paisajes. Pronto aparecen una serie de lagunas: del Toro, Entrevientos, Palomares, y otras menores. La Estancia "Entre Vientos" ofrece la oportunidad de observar en terreno las faenas propias de la ganadería, sus típicas construcciones, y permite apreciar allí mismo el empuje tenaz de los hombres de campo, ovejeros, campañistas, esquiladores, y de las mujeres laboriosas que les acompañan para hacer de su actividad una de las riquezas económicas fundamentales de la región.

A lo largo del camino, como en los lagos y lagunas se podrán ver nuevas especies de aves que animan el viaje: patos silvestres de varios tipos, taguas, aves rapaces rodando sus nidos; pajaritos diversos, golondrinas y gaviotas. Estos últimos recuerdan la cercanía del mar. También se alcanzarán a ver liebres corriendo asustadas sorprendidas por el ruido que produce el vehículo en tan vasto ambiente natural.

Al pasar enfrente de otras estancias, se apreciará gran cantidad de ovejas, vacas y caballos, expresión reiterada de la riqueza pecuaria de Magallanes. Mientras tanto el paisaje llama la atención al aparecer un brazo de mar a la izquierda, el canal Fitz Roy que une a los senos Otway y Skyring, y se para a la tierra firme de Patagonia de la isla Riesco. En la otra orilla, Punta Haase señala que ya se está muy cerca del destino. El Canal Fitz Roy es bordeado por unos 10 kilómetros y se arribará a la Hostería Rio Verde. Un transbordador permite unir el continente con la Isla Riesco. Los cerros cercanos, llamados de Palomares, se elevan hasta alrededor de 500 metros sobre el mar. La Hostería que sirve de punto final (según programa), es un establecimiento que ofrece descanso y buen servicio de comidas y onces, bar y recepciones especiales. Además debe conocerse interiormente y por fuera puesto que presenta una construcción típica de los viejos tiempos de la Patagonia. Aquí, como en otros sitios puede disfrutarse también con la cordial atención característica de la gente de Magallanes.

Desde aquí hay corta distancia hasta el río que da nombre al área. Para excursiones de pesca existen numerosos lugares en donde probar: Chorrillo Manzano, Chorrillo El Salto, río Haase, río Pérez, río Pinto, etc. El ambiente ofrece quietud e

inapreciable contacto con la naturaleza.

El tour a Río Verde finaliza retornando desde la Hostería hacia Punta Arenas a través del mismo camino de ida, tomando en total aproximadamente 5 a 6 horas incluido el tiempo por detenciones.

TOUR AEREO AL CABO DE HORNOS Y GLACIARES DE TIERRA DEL FUEGO.

Este tour es muy solicitado puesto que ofrece una excepcional oportunidad de sobrevolar el último peñón del continente sudamericano.

Esta extraordinaria excursión debe consultarse en las agencias aéreas regionales, las que lo llevan a cabo a base de vuelos charter y en aviones con capacidad para 5 a 10 personas. Las mismas líneas aéreas se encargarán del transporte desde la ciudad al Aeropuerto Presidente Ibañez, 22 Kms. al norte. Estas poseen bimotores turbohélice que tomarán alrededor de 4 horas en ir y volver.

Una vez despegado, el avión llevará un rumbo sur sureste, para tomar altura sobre el estrecho de Magallanes. A la cuadra de Porvenir, la ciudad capital de la Provincia de Tierra del Fuego (5.000 habitantes), el avión nivelará y a los costados aparecerán la gran bahía Inútil a la izquierda, y la isla Dawson a la derecha. Pronto se sobrevuela el canal Whiteside. Si el cielo lo permite se verá en toda su majestuosidad el gran monte Sarmiento que señorea en los Andes de Tierra del Fuego, El cerro tiene sobre de 2.400 mts. de altura. Virando levemente hacia la izquierda se continuará viaje enfrentando la Cordillera. Los pasajeros quedarán impresionados con tanta encantadora belleza. Los hielos cuaternarios lograron transformar toda la punta terminal del continente. La Cordillera de los Andes que se encuentra desde América Central y con grandes elevaciones se presenta aquí deprimida y desgastada por efectos de una glaciación intensa. Debe mencionarse que los hielos cuaternarios cubrieron todo el paisaje que se observa mientras el avión avanza cada vez más hacia el sur, y como secuela, no sólo se limitaron a modelar los valles y fiordos, sino que rebajaron fuertemente la montaña. Bajo la acción de los hielos andinos las montañas han sido seccionadas y se aprecian ahora numerosas bahías y fiordos.

Iniciando el cruce de los Andes Patagónicos en dirección a Bahía Yendegaia se sobrevolará el glaciar más grande de la Isla de Tierra del Fuego, el Marinelli que desciende hasta el mar. Estamos en un sector del Parque Nacional "Alberto De Agostini", que se extiende sobre 800 mil hectáreas. Pronto alcanzaremos el famoso canal Beagle, que recuerda el nombre de uno de los navíos de las expediciones de Parker King y de Fitz Roy, que efectuaron notables estudios hidrográficos, cartográficos y antropológicos entre 1826 y 1834 entoda la parte austral de América. Antes, el avión volará sobre el glaciar de la Viuda y el glaciar Stoppani que se desliza a las aguas de bahía Yendegaia, muy cerca de la localidad argentina de Ushuaia. Por la derecha se tendrá al glaciar Cuevas.

Es posible efectuar una escala en Puerto Williams, villa capital de la Provincia Artártica Chilena. Tiene unos mil habitantes y es el poblado más austral del mundo, pues hacia el sur solamente están las bases antárticas chilenas. Puerto Williams ofrece al turista variados paisajes de bosques, saltos de agua, cerros nevados y lagos; es centro administrativo y base de la Armada Nacional por lo que sobresalen las instalaciones navales.

Pero el destino final está más allá, exactamente a 120 Kms. en avión. Así el viajero dejará la isla Navarino para internarse en el archipiélago del cabo de Hornos, que conforma el Parque Nacional homónimo con 63.093 hectáreas de superficie, que incluye al Cabo del mismo nombre, y todas las islas que lo rodean. Allí termina América insular y se vislumbra el mundo sorprendente de la Antártica, más allá del temido Paso Drake.

Por fín, aparece el "león agazapado" como se le denomina al legendario cabo, por su aspecto. El legendario peñón, perteneciente a las islas Wollaston ha sido desafío permanente para los marinos más bravos del mundo. El paso de Drake, cuyas aguas lo bañan, hace más difícil la travesía de quienes hoy se atreven a circundarlo. Fue descubierto en enero de 1616 por William Shouten e Isaac Lemaire, holandeses que le bautizaron Cabo de Moorn en honor a la ciudad en que tuvo origen la expedición.

El viajero aprovechará aquí al máximo su cámara fotográfica o filmadora puesto que estos paisajes le reservarán un álbum de tomas únicas y excepcionales que le harán saborear la satisfacción de los descubridores.

Muy pronto se emprende el regreso. Invirtiendo curso, la ruta repetirá fascinantes vistas de una naturaleza virgen, ruda y vigorosa, y definitivamente bella.

El piloto navegará una ruta levemente más hacia el oeste. De esta forma el turista observará completamente los glaciares de Tierra del Fuego. Iniciando el cruce del archipiélago se sobrevuela parte de las islas Hoste y Gordon. Se verán los glaciares Holanda e Italia cerca de la costa norte del brazo norte del canal Beagle. La Cordillera Darwin se ofrecerá en frente y al costado en toda su magnificencia. Luego, una isla en medio del Canal, llamada isla Silla, indicará al piloto que deberá tomar rumbo al norte en dirección a la isla Dawson. A la derecha se tendrá al Glaciar Oblicuo. En unos 10 minutos de vuelo, atravesando profundos valles circundados por riachuelos, cerros y picachos diversos, se alcanzará el fiordo De Agostini, con vistas a la derecha del Glaciar Videla mientras a la izquierda se muestra el monte Sarmiento y sus nieves eternas. Se puede convenir con la línea aérea o piloto que, a fin de efectuar un detour en cualquier parte de la ruta según sea el interés del visitante y las posibilidades meteorológicas del cielo austral. Tal alternativa es altamente recomendable para lograr un acercamiento al Sarmiento y tomar fotografías excepcionales del soberbio pico fueguino.

Al acercarse para aterrizar en Presidente Ibañez se ofrecerá la vista de la ciudad de Punta Arenas por el lado izquierdo, como aparecerá una metrópolis enclavada en medio de un territorio desmembrado, salvaje de un clima riguroso, poblado poblado por gentes recias y esforzadas.

Las posibilidades son muchas, el pasajero fija el itinerario. Consulte cotización previamente. Esta excursión aérea está sujeta a factores meteorológicos.

TOUR AL PARQUE NACIONAL ALBERTO M. DE AGOSTINI

La excursión es de características similares en cuanto a la contratación del transporte al Tour de la Isla Magdalena. Asimismo, el punto de partida es el muelle fiscal, y se dispone de dos vías, que combinándose cubren todos los mayores atractivos de la zona. La primera posibilidad es navegar por el Estrecho de Magallanes para cruzar el paso de los Boquerones e internarse por el canal Whiteside y luego en el seno Almirantazgo. Es una navegación matizada de espectaculares escenarios naturales. La embarcación se dirigirá hacia una bahía a la derecha y a medio camino del Seno Almirantazgo, la gran bahía Ainsworth. A la vista de los impresionados viajeros quedará el enorme glaciar Marinelli. Invirtiendo rumbo, y pronto a desembocar en el canal Whiteside aparecerá otra bahía, mucho más profunda que la anterior, es la bahía Brookes. Nuevos glaciares se verán caer desde los Andes Fueguinos hasta el mar. Bosques y acantilados y numerosas cascadas harán más atractiva la travesía.

Saliendo de la bahía Brookes se bordea la costa serpenteante manteniéndose rumbo oeste para ingresar al canal Gabriel. Este estrecho paso lleva a encontrarse con la ruta que corresponde al segundo posible recorrido. Esta otra alternativa se inicia desde Punta Arenas, siguiendo la línea de la costa de la Península de Brunswick, pasando frente a Agua Fresca, a la Punta Santa Ana, destacándose en este sector el Fuerte Bulnes y luego una construcción notable que corresponde al faro San Isidro. Después se sigue navegando con un giro hacia el oeste siguiendo el curso normal de la navegación interoceánica del Estrecho de Magallanes. Se puede alcanzar la cuadra del cabo Froward, extremo final del continente americano. Desde allí se atraviesa hacia la desmembrada isla Capitán Aracena. Tras breve navegación se cruzan las aguas del Estrecho, del canal Gabriel, y del canal Magdalena -punto de reencuentro entre la primera y segunda ruta-. Antes de proseguir rumbo del sur, se gira a babor, aparecen el fiordo Keats y dos nuevas atracciones: los fiordos Martínez y De Agostini, siendo este último tal vez más atractivo pues permite desembarcar sobre los hielos del glaciar del mismo nombre.

Desde este lugar se emprende el retorno, que variará

en ruta según haya sido el acceso al Parque Nacional.

Si la travesía turística es parte de un viaje hacia el canal Beagle, la misma proseguirá, retomando el canal Magdalena, para navegar en demanda de la península Brecknock a través del canal Cockburn. Se pasará a escasas millas del monte Sarmiento. El turista deberá otear de cuando en cuando el cielo, hacia las cumbres, en donde usualmente vigila el majestuoso cóndor. Entre los mamíferos que habitan la zona se encuentran lobos de un pelo, lobos de dos pelos, el chungungo o nutria de mar, y además, aunque menos frecuentes el elefante marino y leopardo de mar que habitan en algunos fiordos del área glaciada que se encuentra a la vista del turista. La vegetación se presenta formada por plantas propias de los ambientes húmedos y fríos, destacándose los bosques perennifolios y los turbales. El haber incorporado estas tierras, al sistema de Parques Nacionales ha asegurado la conservación de las otrora diezmadas especies de la fauna como la preservación de un paisaje vegetacional y geo-glaciológico único. La proa ahora mojada sólo por aguas del Océano Pacífico, buscará la ruta hacia el canal Beagle, que alcanzará luego de haber circundado buena parte del Parque Nacional "Alberto M. De Agostini". Penetrado el canal afamado el turista se encontrará en un territorio que habitaron los indios yámanas en épocas pasadas.

Puerto Williams es una ciudad en miniatura que cuenta con servicio de hospital, farmacia, correos, comunicación radial con Punta Arenas, una sucursal bancaria y una agradable hostería que le recibirá brindándole las comodidades de las que la embarcación tal vez le privó temporalmente. El transporte aéreo es servido por líneas aéreas regionales regulares, en días determinados. El poblado más austral del globo posee también un museo que exhibe la historia del poblamiento humano de la zona del canal Beagle y los recursos naturales de la misma zona. Hay algunos monumentos como la proa de la "Yelcho", que recuerda la hazaña del piloto Luis Pardo, quien en el año 1916 y con dicha nave rescatara a 22 náufragos del buque inglés "Endurance", desde la Isla Elefantes, en territorio antártico. Otro testimonio histórico es el transporte de la Armada de Chile "Micalvi" que cumplió labores de soberanía y abastecimiento en los canales del sur chileno y que se conserva varado. Si es aficionado a la pesca, existen

numerosos caminos que llevan hacia ríos y lagunas habitadas por especies que gratificarán generosamente al excursionista (los elementos de pesca podrá arrendarlos en Punta Arenas).

El regreso se realiza por la misma ruta, siendo el tramo Puerto Williams - canal Magdalena el más atractivo esta vez. Se dejan atrás los Dientes de Navarino y se repiten escenarios de una gran belleza. El tramo canal Magdalena - Punta Arenas se sucede rápidamente y el paisaje se torna paulatinamente más familiar, más civilizado.

Un dato importante: cuanto menor sea la embarcación tanto más podrá acercarse a la costa. Y por supuesto, se debe ir provisto de ropa abrigada, aunque no deben sorprender bonanzas con calores inesperados en algunos lugares que tienen microclimas reparados del viento.

La duración de este viaje marítimo es variable, según lo programe el interesado y sujeto a factores meteorológicos, pero, en ningún caso dura menos de 3 días. Se recomienda cotizar ofertas.

EXCURSION AL PAINE

Este Parque Nacional -el más afamado de la Región- tiene una extensión de 280 mil hectáreas y está ubicado a 150 Kms. de Puerto Natales y a 400 Kms. de Punta Arenas. Agrupa lo más hermosos y variados atractivos como el macizo del Paine con sus mundialmente conocidos Cuernos y Torres del Paine; saltos de agua y lagos con aguas de intensa tonalidad azules y verdosas, ríos con abundante pesca, una rica variedad de flora y fauna. Todos estos recursos le han ganado justa fama como un verdadero paraíso natural, suficiente como para brindar intensas vivencias espirituales.

Es por tanto el Parque que más se conoce tanto por sus diversos panoramas y recursos, como por la facilidad de su acceso. Su clima aunque de características similares a las de toda la Región, es más cálido y menos ventoso.

Iniciando el tour, desde Puerto Natales, se bordea

el canal Señoret que se encuentra permanentemente habitado por hermosos representantes de la fauna magallánica como son los admirados cisnes de cuello negro. Además hay gaviotas de diversos tipos, cormoranes, taguas y patos silvestres. El viaje puede convenirse teniendo como destino la Hostería Pehoe, en cuyo caso y en trayecto directo, se viaja por espacio de 3 horas. El Parque sin embargo, ofrece muchas posibilidades, una tan atryente como la otra. Por ello, la duración del viaje dependerá de itinerario que se fije. Es conveniente tomar en cuenta de todos modos, que el área presenta caminos muy transitados, otros difíciles y poco transitados, cuestas, puentes, etc., por lo que toma tiempo trasladarse desde un punto hacia otro. Además del desplazamiento, hay otro factor que es más importante, y es que no es posible recorrer la red de caminos del parque sin sentir la imperiosa necesidad de detenerse, bajar del vehículo, tomar las fotografías pertinentes y admirar pausadamente la espectacular belleza panorámica. Por lo tanto, se debe ser generoso con el factor tiempo al planificar una excursión. El parque cuenta con lugares de camping; está además la Hospedería de Río Serrano, la Hostería Pehoe, amén de otras hosterías y hoteles situados entre Puerto Natales y el Parque, por lo que puede efectuarse con tranquilidad todo tipo de actividades de agrado. Entre otras son muy comunes las caminatas por senderos trazados y cuidados por los guardaparques; para los interesados en montañismo -habiendo ya toda una historia del andinismo en esta zona- aún hay picachos sin escalar y sin nombre que esperan ser conquistados; y naturalmente la actividad que mueve el interés general: la simple recreación al aire libre para admirar los ricos recursos escénicos. Es por ello que no se puede dar una duración fija para una excursión sino que ésta será determinada según el programa que elija el propio turista. Los tours programados por agencias duran desde uno hasta cuatro días y tres noches incluyendo otras áreas turísticas en los alrededores de Puerto Natales.

Si el viajero ha contratado el tour desde Punta Arenas, durante el primer tramo del extenso viaje de aproximación al distrito andino del Paine, o sea desde la capital regional hasta Cabeza del Mar (Km. 48) recorrerá una ruta ya descrita en otros tours precedentes.

A partir del istmo de Cabeza del Mar se continúa directo hacia el norte por la ruta nacional 9 a través de un típico paisaje estepario que recordará al turista la importancia ganadera del área. Es esta una zona en donde existen antiguos e importantes establecimientos de crianza ovina, algunos de renombre internacional por la calidad de sus ganados y producciones. Durante el recorrido se van pasando parajes como Gobernador Philippi, punto donde se produce la importante bifurcación de rutas hacia el Atlántico y la Cordillera; y Carpa Manzano, alcanzándose la extensa planicie dominada por la cuenca de la laguna Blanca. Más adelante se presentan el villorrio campesino de El Ovejero y el pintoresco pueblito de Villa Tehuelches, cabecera comunal de Laguna Blanca y sede de la Cooperativa Ganadera "Cacique Mulato".

A partir de este punto se abandona paulatinamente el paisaje estepario y se penetra en el parque precordillerano, con un relieve más ondulado. Es el sector tan atractivo de Punta del Monte, donde luce el ñire, el árbol símbolo de Magallanes, además de lengas, calafates, romerillos y, claro, el infaltable coirón. La fauna se enriquece con la vegetación y abundan pajarillos de diversas especies, y en las lagunas patos, cisnes y coscorobas.

El kilómetro 130 de la ruta señala el comienzo del famoso cañadón Bombalot, temido en invierno por los automovilistas de antaño, pasado el cual se advierte hacia la izquierda el grande y hermoso valle del río Penitente y luego, el conspicuo Morro Chico, conocido paraje patagónico, encrucijada de rutas, sitio de pesca deportiva y de interés para arqueólogos, (km. 150).

Desde este paraje tan notable, se abandona el rumbo general norte-sur que hasta aquí se seguía y se dobla en ángulo hacia el oeste, para orillar por unos 35 kilómetros la frontera internacional.

La ruta transcurre durante los primeros kilómetros a través de un paisaje dominado por la vegetación de ñires, y después progresivamente por lengas y también por coigües hacia el interior de los cerros. Ello señala que se está pasando por uno de los distritos forestales más importantes de Magallanes. En esta zona precisamente se encuentra el importante establecimiento made

rero de Monte Alto, la principal factoría de la Patagonia. Además hay otros aserraderos menores y cantidad de estancias de crianza lanar o mixta ovino-bovina.

Así se llega al río Rubens, en cuya vecindad se encuentra el villorrio de Renoval, y el antiguo Hotel "Los Robles", sitio apropiado para el descanso. En tanto el camino serpentea cruzando por hermosos bosques de ñires y lengas y orillando lagunas.

Sobrepasada la laguna Arauco, más conocida como Escondida, se alcanza la cima del cordón Arauco, desde donde se domina un panorama amplio y magnífico: está a la vista del viajero la tierra legendaria de Última Esperanza. Al pie se extiende extensa la gran planicie de las Llanuras de Diana, donde resaltan los lagos Tranquilo, Balmaceda y Diana. Más allá las aguas pacíficas del golfo Almirante Montt. Enmarcando este paisaje están por el oeste las montañas de la imponente cordillera de los Andes, donde casi siempre puede observarse el colosal monte Balmaceda. Hacia el norte está el magnífico macizo del Paine, meta del viajero, y otros cerros, y por fin hacia la frontera la sierra Dorotea. La vista es ordinariamente excepcional y merece una secuencia fotográfica.

Una vez en la llanura el vehículo corre en demanda de Puerto Natales, pasando a lo largo de diversas estancias y de la afamada y excelente Hostería "Llanuras de Diana", sitio ideal para el descanso y disfrutar de una naturaleza esplendorosa. La presencia de vacunos en los campos ya hace mucho que es notoria; es que los pastos de la precordillera son mejores para esta clase de crianza,

Así se arriba a Puerto Natales, el centro humano de esta zona maravillosa. La capital del turismo cordillerano de Magallanes.

Al salir del radio urbano natalino aparece la Sierra Dorotea a la derecha, y detrás de ella, la vecina República Argentina, precisamente la zona carbonífera de Río Turbio. A unos veinte kilómetros hay un camino lateral a la izquierda que conduce hacia la Cueva del Milodón, cueva que motiva otro tour.

El viajero pasa a lo largo de la Estancia Dos Lagunas, la Hostería Patagonia, y pronto se tiene a la vista, al fondo de una extensa llanura, la Laguna Sofía, un excelente lugar de pesca y para vistas panorámicas. Los cerros que rodean el camino tienen entre 1.000 y 2.000 mts. de altura. Otro hotel, el "Tres Pasos" nos preanuncia que más adelante se bordeará la Laguna Figueroa, y, fácil de imaginar, sitio ideal para la buena pesca. En breve aparecen los montes correspondientes al macizo del Paine, mirando hacia adelante y levemente a la izquierda entre los llamativos cerros Castillo y Campana. Probablemente el pasajero puede ser gratificado con una sorpresa muy agradable: el espectáculo de un piño de ovejas que avanza arreado por perros ovejeros ocupando todo el ancho de la ruta. Y allí podrá verse en su faena al típico ovejero magallánico.

Superado esta momentánea detención se alcanza nuevamente buena velocidad de crucero y se llega a Cerro Castillo, en el Km. 61. Esta es un villorrio ganadero donde hay un destacamento policial, habilitado para atender el paso fronterizo de Cancha Carrera a 7 escasos kilómetros, el que se encuentra cerrado transitoriamente. En el lugar hay numerosas casas, un hotel, escuela, posta médica, almacén y también una pista para aterrizaje de aeronaves pequeñas.

Superado el retén la ruta a poco andar se empareja con el curso del río de las Chinas y que lo acompaña hasta la entrada al Parque.

La vida natural se muestra generosa: entre matas negras, matas verdes, coirón y calafates aparecen liebres, chingues y zorros. En lugares menos vegetados se observan los ñandúes, aves símbolo de Magallanes. Sobre lengas y ñires, es posible distinguir aves como loicas, tórtolas, tiuques y caranchos, zorzales, caturras etc. En las abundantes lagunitas hay patos barrero, real, jergón y juarjual, pitotoyes, taguas, etc.

Cerca de Sierra Ballena se pueden observar plantaciones de alfalfa que servirá de forraje para el ganado vacuno durante el invierno. La gran gama de colores del paisaje fascina al turista. El macizo Paine se aprecia cada vez más cerca y hace honor a su nombre extraído del lenguaje indígena y que probablemente significa "cerro azul".

Próximo al Parque Nacional Torres del Paine se ad miran guanacos, aguiluchos, teros, jilgueros y otros pajarillos; bandurrias, caiquenes, etc. Se distingue el gran Lago Sarmiento con su cambiante coloración en tonos azulados. Entre el la go y el camino, arbustos como la paramela, senecios, calafates, mata barrosa y matas negras que con el coiron forman la típica vegetación de la estepa

Al ingresarse al Parque, en la Portería, un gua rdarques proporciona todo tipo de informaciones y ofrece un ma pa detallado de la zona. Con él pueden proyectarse excursiones y se conocen los datos actualizados sobre el área para un mejor aprovechamiento de la estadía.

En una visita extensa es posible apreciar que el r ío Paine hace un largo recorrido desde que nace en el lago Dickson, luego atraviesa el lago Paine y cruza uniendo los lagos Nordensjöld, Pehoe y Toro. De este último vasto depósito finalmente nace el río Serrano, paraíso de los pescadores deportivos. El macizo del Paine está conformado entre otros por los cerros Paine Grande, Cuernos, Almirante Nieto, Torres, Paine Chico y Cabeza del Indio. A medida que se recorre el Parque y su sistema de caminos hay oportunidad de enfrentar a cada una de las formaciones andinas nombradas. En el viaje de ingreso al Parque se enfrenta al Almirante Nieto (también llamado Paine Medio) de 2.670 metros de altura.

El camino continúa bordeando el pequeño lago de los Cisnes, y después alcanza el Lago Pehoe, que se sigue por la ori lla oriental. Al frente se puede ver un puente metálico colgan te y detrás, el Salto Grande, producido al desaguar el lago Nordenskjöld en el Pehoe. A la vista está la Hostería Pehoe, que puede ser un punto de detención y descanso. Pasando por una pa sarela se llega al islote de nombre Notros en la que está construida. Desde allí se tiene una grandiosa vista sobre los espectaculares Cuernos del Paine. Hacia la izquierda se ve el Pai ne Grande, el más alto del grupo con 3.050 metros de altura y meta preferida de los montañeros..

Se ha llegado de tal manera al destino convenido en un principio. Ampliando lo señalado respecto de las múltiples

actividades que el visitante puede realizar se sugiere tomar el camino que lleva a laguna Amarga o más lejos, laguna Azul, desde donde se obtendrá un inigualable panorama de las torres graníticas erguiéndose majestuosamente al cielo hasta 2.300 m. de altura aproximadamente; y, hacia el gran glaciar Grey, en donde se puede ver el espejo del lago homónimo y los témpanos que se deslizan por él, al tiempo que el Paine Grande se ofrece más cerca a los ojos del turista. Guanacos, zorros, liebres, pájaros carpinteros, alguna gaviota para sorpresa del visitante, aguiluchos, el raro martín pescador, y otras especies repetidas podrán ser admiradas al igual que la flora, representada siempre por el pasto estepario, bosques de lenga asociados con ñires. Muchos arbustos bajos como la siete camisas, paramela, mata barrosa, leña dura, y el ciruelillo se agregarán a las demás especies señaladas y vistas desde la salida de Puerto Natales.

Hay ocho guarderías distribuidas en diversos sectores intercomunicadas entre sí con la Sede Administrativa del Parque, desde donde se pueden organizar excursiones a pié y a caballo; camping, ascensos, pesca, etc. existiendo refugios para pernoctar en lugares distantes. Hay en aplicación un Plan de Manejo y Desarrollo para el Parque administrado por la Corporación Nacional Forestal (CONAF) y que está empeñada en habilitar diversos servicios. Se sugiere acudir a las oficinas de CONAF en Punta Arenas o Puerto Natales para una completa guía que le ayude a concretar el viaje al maravilloso Parque Nacional Torres del Paine.

En combinación o aparte, puede visitarse un hermoso lugar a 90 Kms. de Puerto Natales situado a orillas del Lago Maravilla, sitio ideal para acampar y pescar, y no lejos del Paine.

#### TOUR AL PARQUE NACIONAL MONTE BALMACEDA

Esta excursión es muy atrayente pues consiste en navegar por el fiordo Ultima Esperanza en demanda de los glaciares Balmaceda y Serrano, navegación durante la cual se aprecia hermosos paisajes. Este viaje se inicia desde el muelle de Puerto N

tales temprano en la mañana y sujeto a condiciones de mar o tiempo. El regreso debe calcularse para la tarde por lo que para efectos de planificación toma todo un día. El trayecto se efectúa a bordo de un cúter, tipo goleta, que debe ser contratado de antemano.

Ya en viaje se observan a la derecha las instalaciones del Frigorífico Borries, y en primeros planos y cerca de la costa, cisnes de cuello negro, patos, gaviotas y cormoranes.

Más allá se presenta también a estribor, Puerto Prat y Puerto Consuelo, y a babor, la isla Guanaco.

Se está siguiendo la línea de la costa peninsular Antonio Varas, pero se prefiere navegar más cerca de la costa norte así es posible admirar el notable Cerro Prat de unos 1.200 metros de altura. Con precauciones en el sector de Punta Barrosa, la embarcación se acercará al acantilado para que el turista pueda descubrir cóndores y águilas, distinguiéndose estos mejor con lentes de largavista. A estas grandes aves se les ve a menudo por ese lugar ya volando sobre las copas de los árboles o bien posados sobre ramas altas o salientes de las rocas.

Después, el experimentado patrón propietario de la embarcación acallará los ruidos del motor... ello permitirá aproximarse a las loberías. Este procedimiento además de no causar daño a la naturaleza con vivencia de estos mamíferos marinos en este lugar de apareamiento posibilitará obtener un mayor acercamiento para admiración del turista. Deberán notarse las aberturas que hay a ras del agua y que son entradas que aprovechan los lobos como lugares protegidos de cualquier amenaza para su permanencia en el área. Deben tenerse preparadas las cámaras fotográficas pues no se dispondrá de mucho tiempo para fotografiar los animales antes de que se zambullan y desaparezcan bajo el acantilado. Luego, navegando avante, a la izquierda se halla el fiordo Erezcano y el cerro El Morro con alturas entre 300 y 1.500 metros, y por la derecha nuevas largas cascadas como las que se han visto en otros parajes. Se estará llegando entonces al Parque Nacional que incluye como principal atracción al conspicuo monte Balmaceda y que está rodeado de glaciares. Tiene 7.900 hectáreas de superficie.

Pasada la punta Naufragio se tiene a la izquierda la vía hacia Puerto Bellavista y a la derecha, puerto Toro, que consiste en un pequeño desembarcadero a los pies del glaciar Serrano. Al fondo, hacia el norte se puede distinguir parte del macizo Paine en el Parque Nacional Torres del Paine.

La embarcación bordea luego la costa del Balmaceda para pasar frente al glaciar homónimo que ha manifestado fuertes retroceso en los últimos años. Debe notarse la huella del paso glaciar en la ladera con efectos erosivos de color rosáceo. El azulado color del hielo agrega una maravillosa imagen del fenómeno glaciar y que causa efectos ópticos admirables. Es común ver desprenderse enormes trozos de hielo desde grandes alturas que con gran estrépito caen despedazándose y arrastrando consigo nuevos bloques cayendo en forma espectacular a las aguas del fiordo. Si por causas circunstanciales no hubieran desprendimientos naturales, es factible provocarlos, si se hace sonar la fuerte bocina del cúter. El monte Balmaceda se yergue hasta aproximadamente 2.000 metros de altura. Por su falda norte baja el glaciar Serrano que es visitado de cerca una vez que se sigue un sendero-guía luego de atracar al muelle que sirve de aproximación. No debe desaprovecharse esta oportunidad única de brindar por el momento de agrado agregando a las bebidas cubos de hielo del mismo glaciar. En efecto, es una excelente ocasión para servirse un refrigerio.

En la ruta de regreso nuevamente se navega cerca de la Barranca de Lobos que nuevamente mostrará la manada de lobos marinos y sus crías vistas en el viaje de venida.

Se repetirán escenas hermosas con las cascadas, y más cerca ya del punto de partida se verá la isla de los Cormoranes. Es posible que toninas o delfines de Magallanes naden graciosamente alrededor, como para completar este viaje maravilloso.

Iluminada por los rayos vespertinos del sol, se admirará al arribar a Puerto Natales, ciudad situada en la terrazza junto al seno Ultima Esperanza. En verano la excursión llega a su fin cuando comienza recién la noche, aunque todavía queden largas horas de luz. Con cierta limitación el tour puede efec-

tuarse también en otras épocas del año y aún en el invierno, pudiéndose gozar de distinta manera con los atractivos del privilegiado paraje andino.

Otro viaje marítimo que llenará de satisfacción a los visitantes, es el que se puede convenir con los armadores de la embarcación para visitar el canal de las Montañas, conocer la singular belleza del paso Kirke, y los once hermosos glaciares que complementan este indescriptible recorrido de placer.

TOUR A LA CUEVA DEL MILODON

Este tour es de corta duración pues por lo común no se necesita más de hora y media. Tiene gran atractivo por su valor científico, y su destino lo constituye una gruta ubicada a 25 Kms. al norte de Puerto Natales, descubierta en 1895, la que fue habitada por primitivos hombres de la Patagonia y también con anterioridad, por el Milodón, perezoso desdentado, cuya réplica en tamaño natural se exhibe en el lugar, La cueva también llamada Cueva Eberhard, mide 80 mts. de frente, 30 mts. de altura en la entrada y aproximadamente 200 mts. de fondo.

Hay dos hipótesis que explican su posible origen geológico: una, por efectos de la erosión provocada sobre el conglomerado rocoso del Cerro Benítez causada por las olas de un enorme lago que habría invadido la cuenca de Natales al producirse el retiro del hielo que la rellenaba durante la última era glacial cuaternaria. (20,000 años atrás aproximadamente). La segunda teoría postula que la cueva se habría ido formando lentamente al disolverse las sales contenidas en las rocas por la acción del agua, en un proceso que habría tomado unos 100.000 años, que es la edad aproximada atribuida a la cueva.

Este accidente geográfico pasó a hacerse conocido a partir de 1896. Durante la época pionera, un ovejero del colono alemán Hermann Eberhard, primer poblador de este distrito subandino, descubrió casualmente un trozo de piel, de un animal desconocido, y de apreciable porte. Tiempo después, visitó la zona el célebre geólogo sueco Dr. Otto Nordenskjöld, quien fue el pri

mero en verificar científicamente el hallazgo al descubrir otros restos del mismo animal que se clasificó como perteneciente al género Glossotherium, especie extinguida hace milenios.

Al participarse la noticia del hallazgo en el extranjero se despertó un inusitado interés por visitar el remoto sitio. Entre 1897 y 1900 fueron varios los especialistas, paleontólogos, geólogos y científicos que visitaron la cueva recogiendo nuevas evidencias. Si las ciencias naturales habían dado fama al lugar, la gente común le dió fama legendaria, puesto que entre gente del pueblo cundió el mito de que la cueva encerraba ocultos tesoros. Resultado de este fenómeno fue que la caverna terminara por recorrerse y excavar-se y que muchos restos y evidencias se dispersaran llegando así al extranjero en donde actualmente son exhibidos en algunos museos.

El valor arqueológico está dado por la existencia de pruebas que han puesto de manifiesto la presencia humana en esta región desde 11 mil años atrás y proseguida por varios milenios. Se trató de cazadores terrestres pertenecientes a la cultura del "Hombre de Fell". Las investigaciones han determinado una supervivencia del Milodón a lo menos hasta unos 5.000 años atrás y confirmado la existencia de otros animales de la paleo-fauna tales como el caballo enano, el smilodón o tigre de los dientes de sable y el gran guanaco, cuyos restos fueron comprobados a fines del siglo pasado.

Fuera de la importancia histórica, científica y cultural que posee el área de la Cueva del Milodón, ella ofrece un atractivo adicional, desde el punto de vista de su paisaje y vida natural. En efecto, vegetacionalmente el área corresponde a una zona de transición entre la estepa y el bosque, y su flora típica la forma el ñire, el calafate y el romerillo. La vida animal es abundante, especialmente en aves.

Antes de llegar a la cueva, el camino de acceso pasa por la "Silla del Diablo", nombre producto de la imaginación popular que se le ha dado a una estructura rocosa con cierto aspecto de enorme sillón, a la cual se le alude haber sido "asiento" del Milodón y que la leyenda transformó en "diablo".

El área es una zona controlada por la Corporación

Nacional Forestal (CONAF) y existen lugares de pic-nic acondicionados y muy frecuentados por los habitantes de Puerto Natales.

Este tour está incluido en viajes programados por agencias locales de Punta Arenas, Desde Puerto Natales se pueden arrendar taxis.

TOUR A LA ISLA TIERRA DEL FUEGO

Desde Puerto Porvenir, se puede efectuar un recorrido por los principales centros poblados, interconectados por buenos caminos, y a lo largo de los cuales es posible sentir la magia de hallarse en la legendaria Tierra del Fuego, conocer las plantas petrolíferas de la Empresa Nacional del Petróleo (ENAP), realizar excursiones de pesca, visitar estancias ganaderas y observar la esquila, o simplemente probar la exquisita centolla y los calamares de Porvenir.

Comparado con Punta Arenas o Puerto Natales, Porvenir es una ciudad más pequeña, tiene aproximadamente cinco mil habitantes. Administrativamente es la capital provincial de Tierra del Fuego. Cuenta con hoteles y restaurantes; tiene un buen servicio de transporte carretero, marítimo y aéreo; bancos, buenas comunicaciones y servicios públicos para satisfacer toda necesidad, Gran parte de sus habitantes son descendientes de aquellos primeros yugoslavos que llegaron a la isla para la extracción aurífera y posteriormente se convirtieron en pioneros de la ganadería. Porvenir fue durante años el centro de las actividades de Tierra del Fuego y tuvo un importante ritmo comercial y marítimo. En la actualidad la actividad petrolera, ganadera y centollera, a nivel industrial, son las principales fuentes de sustentación económica, quedan aún algunas explotaciones auríferas a pequeña escala en el cercano Cerdón Baquedano.

Lugares a visitar en la ciudad: En el Museo del Edificio Consistorial se podrá ver una momia de un aborigen fueguino, animales y plantas de la zona, la máquina con la cual se filmó la primera película en Chile y diversos elementos usadas

por los colonos pioneros. Está ubicado cerca de la Plaza de Armas, en calle Samuel Valdivieso 402, altos.

Como edificio histórico está el Templo San Francisco de Sales, fundado por los misioneros que llegaron a colonizar Magallanes. Hay monumentos como el Obelisco, ubicado en las calles Manuel Señoret en Santa María y Jorge Sehythe, erigido en memoria de los primeros habitantes de la Isla. Al General Bernardo O'Higgins, ubicado en la plaza principal en homenaje al Padre de la Patria; al Presidente Pedro Aguirre Cerda, ubicado en Manuel Señoret frente a la calle Muñoz Gamero.

Un recorrido turístico por la Isla Grande: Al nororiente de Puerto Porvenir, a sólo veinte minutos de viaje, se halla el Parque Nacional Laguna de los Cisnes, que incluye la laguna que alberga en sus aguas a hermosos cisnes de cuello negro y elegantes flamencos de plumaje rosado que los caracteriza. Más adelante las lagunas Verde, Serrano y Deseada amenizan el paisaje estepario de este sector. El camino recorre la margen de bahía Gente Grande, y en un desvío hacia la izquierda se encuentran los terminales marítimos petroleros de Clarenia y Percy. Retomando el camino principal se llega a bahía Felipe, en donde el camino se bifurca: el de la derecha conduce a Cerro Sombrero, pueblo petrolero, con aspecto de mini-ciudad, que cuenta con modernas instalaciones y servicios administrativos y de combustible, restaurante, hospital, comercio y talleres de reparaciones mecánicas. Posee además piscina temperada, bowling, gimnasio, cine etc. -Si se toma la ruta izquierda se llega a Manantiales, paraje donde se descubrió el petróleo chileno y donde funcionó por largo tiempo la primera refinería del país. En este lugar se halla el primer pozo petrolífero, convertido hoy en Monumento Nacional. Unos cuantos kilómetros más adelante y aparece bahía Azul, sitio en donde es posible cruzar la Primera Angostura del estrecho de Magallanes hacia el continente. Las barcazas que transportan vehículos y pasajeros se mantienen trabajando gran parte del día, pues no sólo utilizan esta vía chilenos y turistas, sino que es paso obligado para el transporte automotor argentino que se moviliza hacia Río Grande o Ushuaia y viceversa. Desde bahía Azul el visitante tiene posibilidad enton

ces de dirigirse hacia Punta Arenas, Puerto Natales o bien, Cerro Sombrero. Se efectúa un desvío a la izquierda se podrá conocer otro pueblo petrolero llamado Cullen. Esta ruta es muy utilizada por los camiones argentinos que cruzan la frontera en San Sebastián. No obstante, sólo se sugiere viajar unos kilómetros por la ruta a Cullen para desde bahía Lomas poder ver de más cerca las plataformas petroleras que se hallan costa afuera en el Estrecho de Magallanes. Se avanzan unos veinte kilómetros y se regresa con destino a Cerro Sombrero. Se ha visto una extensión esteparia con leves ondulaciones de terrenos matizados permanentemente con tuberías, instalaciones petroleras, ganado lanar y diversidad de aves y ocasionalmente guanacos.

Desde Cerro Sombrero se inicia la excursión que lleva al sur de la isla Grande, para ello se viaja temprano en demanda de Bellavista a 30 Kms. al sur de Cerro Sombrero y continúa viaje de 70 Kms. hasta alcanzar Onaisín, situada al suroriente de Porvenir. De la estepa va quedando la sensación de desierto y soledad; ya en Onaisín el paisaje comienza a tornarse más verde y ondulado. Bordeando la Bahía Inútil se llega a Cámeron, el centro ganadero más grande de Tierra del Fuego, luego se cambia el rumbo hacia el suroriente en medio de un paisaje totalmente diferente, con montañas, bosques y ríos, estos últimos de abundante pesca salmonídea.

A orillas del camino en la vecindad del paraje Russffin, puede verse una enorme draga que a comienzos de este siglo fue empleada en la extracción del oro que proporcionó sustento y fortuna a los pioneros. Ha sido declarada Monumento Nacional por ser la única máquina de este tipo que logró superar relativamente indemne el paso del tiempo.

Hacia el interior una cancha de aterrizaje señala la posibilidad de acceso aéreo al sector de Russffin, por donde transcurre el Río Grande, sitio paradisíaco que embruja a los amantes de la pesca deportiva.

Manadas de guanacos, proclaman el vigor natural de la comarca denominada muy acertadamente "Pampa Guanaco". Si se desea puede proseguirse el recorrido más allá de Russffin en demanda de Estancia Vicuña, unos 50 Kms. al sur y a 250 de Porvenir.

Ese trayecto final conduce a un paisaje de naturaleza agreste. Desde los altos del camino se divisará a lo lejos la singular belleza de los Andes Fueguinos hacia el sur; hacia el oeste, y como un gran espejo entre arboles fondosos aparece el lago Blanco, sitio de camping y pesca. La frontera, al oeste, dista no más de 20 Kms.; al retorno, el horizonte norte nos mostrará la extensa pampa, desprovista de la vegetación que le rodea al viajero en estos parajes del sur fueguino.

Para no volver a Porvenir por el mismo camino y con las mismas características del viaje de venida, se sugiere contratar los servicios del Club Aéreo de Punta Arenas o líneas aéreas regionales que despegarán desde Punta Arenas para Russffin en donde podría abordarse el avión que le puede transportar a Porvenir, Punta Arenas, Puerto Natales, etc., según sea el programa del grupo o pasajero visitante. A modo de comparación puede decirse que el viaje terrestre Russffin-Porvenir debería durar aproximadamente 4 horas, el avión más lento tomará sólo 35 minutos, y ello mientras se admira desde el aire lo recorrido por tierra, con lo cual se podrá obtenerse una visión completísima de esta legendaria Tierra del Fuego, tierra que fuera habitada por los indios Onas. Esta alternativa combina con múltiples posibilidades. A un costo adicional el turista puede ahorrar tiempo para distribuirlo sin ningún esfuerzo en otros atractivos turísticos regionales, o bien, para conectar con otro medio de movilización (barcazas, Lan-Chile, buses etc.) que afecte o pueda afectar su disponibilidad de tiempo.

Si así lo prefiere el viajero, cosa recomendable, no debe olvidarse contratar el vuelo y coordinar todos sus aspectos antes de salir de Porvenir. Se recomienda coordinar el traslado de equipajes; reservas, etc.

Además de las agencias de viajes en Punta Arenas que pueden organizar este tour o uno similar, pueden contratarse taxis de turismo en Porvenir. También existe movilización colectiva a Cámeron y a Río Grande (Argentina), sujetos a horarios semanales.

TOUR A LA ANTARTICA

La Antártica se está incorporando al turismo en forma paulatina, mediante viajes programados al continente helado, que además permiten surcar los canales fueguinos por los cuales se arriba a Puerto Williams.

Su clima del Territorio Antártico Chileno es duro en general, aunque en la época estival se eleva la temperatura, permitiendo el deshielo de los mares circundantes y las bases, posibilitándose así la navegación de unidades navales y barcos turísticos. Las bases chilenas están también unidas por una aerovía que utilizan aviones de transporte de la Fuerza Aérea de Chile y excepcionalmente también por al menos una aerolínea comercial regional.

El tour puede planificarse a nivel de empresa puesto que un turista por sí mismo deberá cumplir requisitos que le exige el viaje y que dada su naturaleza sería poco probable realizar individualmente. Por lo tanto, el interesado debe informarse en agencias o bien en agencias de información turística si se ofrecen cruceros a la Antártica. Estos cruceros son ampliamente promocionados en el extranjero y en Chile, por lo que no le será difícil enterarse.

La travesía normal incluirá puntos como Puerto Williams, Cabo de Hornos, navegación por el Mar de Drake, arribo a bases antárticas chilenas, navegación hacia el Circulo Polar, baños termales en la base Pedro Aguirre Cerda, etc., según el itinerario elegido.

Futuros viajes a este vasto continente, más extenso que Europa y Estados Unidos juntos, acrecentarán la admiración por Chile con su extraordinaria tierra magallánica que se extiende hasta la Tierra de O'Higgins en la Península Antártica y el polo sur, haciendo dentro de este contexto que Punta Arenas se sitúe en el "centro" del país.

Punta Arenas es escala obligada de todo viaje turístico a la región antártica y ello, puede combinarse maravillosamente no sólo con otros puntos, como puertos en Argentina, Malvinas, otras bases extranjeras en la Antártica, sino que con toda la región de los canales australes del Pacífico desde Puerto Montt al sur.

EQUIPAMIENTO

El equipamiento de hoteles de la Región de Murcia nos ofrece una variedad de posibilidades en cuanto a hoteles, instalaciones y algunas ventajas que se ofrecen a viajeros por visitar más establecimientos (Reservación).

Tanto los hoteles en Murcia como los de las zonas agrícolas provinciales cuentan con un buen nivel de servicios y ofrecen asegurando la posibilidad de viajes a localidades de cualquier índole dentro de la Región, sin dificultades en el transporte.

La capacidad hotelera en Murcia ofrece para 1970 las siguientes establecimientos:

EQUIPAMIENTO TURISTICO

CATEGORÍA	Nombre	Capacidad
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100
CATEGORÍA	Hotel	100

(\*) Referencias y direcciones:

- 1.- Oficina
- 2.- Bar
- 3.- Salón de té
- 4.- Habitación
- 5.- Terraza
- 6.- ...
- 7.- ...
- 8.- ...
- 9.- ...
- 10.- ...

ALOJAMIENTO

El equipamiento de hospedaje de la Región de Magallanes ofrece una variedad de posibilidades en forma de hoteles, residenciales y algunos moteles que se suman a alojamientos particulares más económicos (Pensiones).

Tanto la hotelería en Punta Arenas como en las demás capitales provinciales cuentan con un buen nivel en categoría y atención asegurando la posibilidad de viajes a actividades de cualquier índole dentro de la Región, sin dificultades en el hospedaje.

La capacidad hotelera en Punta Arenas está dada por los siguientes establecimientos:

HOTELES

<u>NOMBRE</u>	<u>DIRECCION FONOS</u>	<u>SERVICIOS<sup>+</sup></u>
CABO DE HORNOS	Plaza M. Gamero 1025 Fono 22134	1-2-3-4-5-7-8-9-10 S-D-T-Suite-BP
LOS NAVEGANTES	José Menéndez 647 Fono 24677	1-2-3-4-5-7-8-9-10 S-D-T-Suite-BP
MIRAMAR	21 de Mayo 1690 Fono 21048	2-3-4-5-8-9- S-D-T-BP
SAVOY	José Menéndez 1073 Fono 23481	2-3-4-5-8-9 S-D-T-BP
RITZ	Pedro Montt 1102 Fono 24422	1-2-3-6-8-9 S-D-T-BC
TURISMO PLAZA	Nogueira 1116 Fono 21300	3-7-9 BP y BC
MONTECARLO	Colón 605 Fono 23448	1-2-4-5 S-D-BP y BC

(+) Referencias a Servicios:

1.- Cafetería	6.- Sólo desayuno	S = Single
2.- Bar	7.- Estacionamiento	D = Doble
3.- Salón de té	8.- Lavandería	T = Triple
4.- Media pensión	9.- Televisión	BP = Baño Privado
5.- Pensión Completa	10.- Cambio de Moneda	BC = Baño Común

MOTELES

MOTEL VILLA DEL ESTRECHO Dm. 71/2 camino Norte Fono 23968

RESIDENCIALES

<u>NOMBRE</u>	<u>DIRECCION FONO</u>	<u>SERVICIOS</u>
BULNES	Avenida Bulnes 450 Fono 23575	4-5-7-8-9-10 D-T-BC
PARIS	José Nogueira 1116 4º Piso; Fono 23112	
ROCA	Roca 1038 Fono 23803	4-5-7-9- D-T-BC
SELECTA	Libertador Bernardo O'Higgins 765; Fono 21612	4-5-7-9- D-T-BC
COLON	Avenida Colón 243 Fono	

PENSIONES

- Residencia particular, Sra. Fanny Rotenberg, Paraguaya 354,  
Fono 21353; 6-7-8-9-D-BC.
- Residencia particular, Sra. Filomena Ruiz, Boliviana 238;  
4-5-7-9-D-T-BC.
- Residencia particular, Sra. María Elena Witt, Waldo Seguel 318;  
4-5-8-9-10-D-T-BC.

En Puerto Natales, Provincia de Ultima Esperanza, se puede alojar en los siguientes establecimientos:

HOTELES

<u>NOMBRE</u>	<u>DIRECCION FONO</u>	<u>SERVICIOS</u>
EBERHARD	Pedro Montt 258 Fono 258	1-2-3-4-5-7-8-9 D-D-T-BP
PALACE	Ladrilleros 105 Fono 134	2-3-4-5-7-8-9- S-D-T-BP
AUSTRAL	Valdivia 955 Fono 231	2-3-4-5- BP y BC
PLAZA	Eberhard 371 Fono 168	3-4-5-9- S-D-BC

COLONIAL	Eberhard 196 Fono 17	2-3-4-5-7-8-9 S-D-BC
TRES PASOS	Km. 40 Norte	2-3-4-5 S-D-T-BC

#### HOSTERIAS

CISNE DE CUELLO NEGRO	A 5 Kms. Camino Norte (Puerto Berries)	2-3-4-5-7-8 S-D-T-BP
PATAGONIA	A 23 Kms. Camino Norte (Dos Lagunas)	2-3-4-5-7-8-8 S-D-T-BP
EL PIONERO	A 62 Kms. Camino Norte (Cerro Castillo)	2-3-4-5-7-8- S-D-T-BP
PEHOE	A 155 Kms. Camino Norte (P.N. Torres del Paine)	2-3-4-5-7-8- S-D-BP
POSADA RIO SERRANO	A 160 Kms. Camino Norte (P.N. Torres del Paine)	2-3-4-5-7 S-D-T-BC

#### MOTELES

LLANURAS DE DIANA	A 35 Kms. Camino Sur	1-2-3-4-5-7-8 D-Suite-BP
-------------------	----------------------	-----------------------------

En la ciudad de Porvenir, Provincia de Tierra del Fuego, se dispone de los siguientes establecimientos:

#### HOTELES

<u>NOMBRE</u>	<u>DIRECCION FONOS</u>	<u>SERVICIOS</u>
TIERRA DEL FUEGO	Carlos Wood 489 Fono 80015	2-3-4-5-9- S-D-BC
EUROPA	Sampaio 270	2-3-4-5-9 S- D-BC
ESPAÑA	Soto Salas 698 Fono 80032	4-5 Cuádruples-BC
CENTRAL	Bernardo Phillips 298 Fono 80077	4-5-8-9 D-T-Cuádruples-BC

HOSTERIAS

LOS FLAMENCOS	Tte. Merino s/n Fono 80049	2-3-4-5-7-8-9 S-D-T-BP
---------------	-------------------------------	---------------------------

En Puerto Williams, Provincia Antártica Chilena, se dispone de un sólo establecimiento hotelero que satisface las necesidades de los visitantes:

<u>NOMBRE</u>	<u>SERVICIOS</u>
HOSTERIA WALA	1-2-3-5-6-7-9 S-D-T-BP

ALOJAMIENTO TURISTICO COMPLEMENTARIO

HOSTERIA EL TEHUELICHE	Km. 155 Ruta 255	1-2-3-4-5-6-7-9 D-T-Cuádruple-BC
HOSTERIA RIO VERDE	Km. 88 Desvío Nor- oeste por Ruta 9	2-3-4-5-6-7-9 D-BC

Además de los establecimientos descritos, existen otros dentro de la región que no figuran debido a su reciente instalación, bien por no contar con requisitos mínimos o por sus inestables servicios.

Los datos incluidos pueden sufrir variación.

En la capital de la Región se brinda excelente servicio de comida en diversos establecimientos que ofrecen generalmente variados menús, agradable ambiente y buena atención.

Los principales restaurantes de la Región se sitúan en la ciudad de Punta Arenas, y son los siguientes.

RESTAURANTESCLUB DE LA UNION

Dirección : Plaza Muñoz Gamero 716  
Teléfono : 21682  
Especialidad : Comida Internacional

EL PONTON

Dirección : 21 de Mayo 1910  
Teléfono : 23855  
Especialidad: Comida Internacional

AUSTRAL RESTAURANTE

Dirección : Fagnano 595  
Teléfono : 23578  
Especialidad: Comida Internacional

RISTORANTE PEPINO

Dirección : O'Higgins 1134  
Teléfono : 24716  
Especialidad: Comida Italiana

SOTITOS BAR

Dirección : O'Higgins 1116  
Teléfono : 23565  
Especialidad: Mariscos

ASTURIAS

Dirección : Lautaro Navarro 967  
Teléfono : 23763  
Especialidad: Comida Española

ALMIRANTE SEÑORET

Dirección : Km. 51/2 Sur  
Teléfono : Rural 10  
Especialidad: Comida Internacional

EL ARRIERO

Dirección : Avenida Bulnes esquina Manatiales  
Teléfono : 23745  
Especialidad: Comida Típica Chilena

EL LLOCO

Dirección : Errázuriz 635  
Teléfono : 26103  
Especialidad: Mariscos

ZONA FRANCA

Dirección : Recinto Zona Franca Km. 4 Norte  
Teléfono : 23052  
Especialidad: Comida Internacional  
Cafetería y Autoservicio

IBERIA

Dirección : O'Higgins 974  
Teléfono : 22620  
Especialidad: Comida Española

VENUS

Dirección : Pedro Montt 1046  
Teléfono : 22696  
Especialidad: Comida Española

EL TXOKO

Dirección : Avenida Independencia 719  
Teléfono : 26011  
Especialidad: Comida Española

RIO CHABUNCO

Dirección : Km. 19 1/2 Norte  
Teléfono : 18 R-3  
Especialidad : Comida Internacional

LUGARES DE DIVERSION

En Magallanes, la mayoría de los lugares de diversión se hallan situados en lugares cerrados y bajo techo debido a la rigurosidad de su clima. Son excepciones ocasionales el esquí,

pesca, rodeos, patinaje en hielo, carreras de caballos y de auto moviles. En las ciudades de Puerto Natales, Porvenir y Puerto Williams sobresalen como lugares de diversión los gimnasios, ci nes, paseos por los alrededores y como un recurso de entretenimiento y comunicación social, la televisión

A continuación se anotan los principales lugares de diversión de la ciudad de Punta Arenas y alrededores:

#### CINE CERVANTES

Dirección : Plaza Muñoz Gamero 765  
Teléfono : 23255

#### CINE GRAN PALACE

Dirección : Bories 932  
Teléfono : 22261

#### TEATRO MUNICIPAL

Dirección : Magallanes 821  
Teléfono : 21333

#### DISCO 2000

Dirección : Km. 7 1/2 Sur

#### DISCOTHEQUE EL CIERVO

Dirección : Km. 5 Sur

#### LOS BRUJOS DISCOTHEQUE

Dirección : Km. 7 Norte

#### DRIVE ON THE ROCK

Dirección : Km. 5 Norte

#### DISCOTHEQUE TABACO

Dirección : Pasaje Bories Subterráneo

BOITE MILODON

Dirección : Chiloé 861

Teléfono : 24667

WHISKERIA 53

Dirección : Avenida Colón 657

Teléfono : 24907

CAFE BOWLING IPANEMA

Dirección : José Menéndez 750

Teléfono : 24194

SALON DE PATINAJE RUEDAS

Dirección : O'Higgins 1062

Cabe señalar que cada establecimiento posee su propio horario de funcionamiento como asimismo sus tarifas.

TRANSPORTE REGIONAL

La Región de Magallanes está servida tanto dentro de sus límites provinciales como con otras regiones y el exterior por sistemas de transporte terrestre, aéreo y marítimo. La única salvedad la constituye la ausencia de líneas férreas.

Los habitantes de Magallanes utilizan mayoritariamente el transporte aéreo para trasladarse hacia el norte del país. Dentro de la región, sin embargo, y también vinculando a las vecinas ciudades argentinas de Río Gallegos y Río Grande se utiliza el transporte terrestre. Para cruzar el Estrecho de Magallanes los pasajeros prefieren la vía aérea mientras la carga y vehículos se movilizan por mar.

Existe la tendencia generalizada de utilizar rutas nacionales para viajar dentro del territorio chileno, sin recurrir a vías argentinas.

TRANSPORTE TERRESTREBUSES FERNANDEZ

Dirección : Chiloé 930, Fono 22313, Punta Arenas  
Eberhard 555, Fono 111, Puerto Natales

Itinerario : Punta Arenas-Puerto Natales-Punta Arenas

BUS SUR

Dirección : José Menéndez 556, Fono 24864, Punta Arenas  
Baquedano 534, Fono 325, Puerto Natales

Itinerario : Punta Arenas-Puerto Natales-Punta Arenas  
Puerto Natales-Río Turbio-Puerto Natales

Viajes en temporada al Parque Nacional  
Torres del Paine

BUSES MANSILLA

Dirección : José Menéndez 619, Fono 21516, Punta Arenas  
Bulnes 283, Fono 153, Puerto Natales

Itinerario : Punta Arenas-Puerto Natales-Punta Arenas  
Punta Arenas-Río Gallegos-Punta Arenas

BUSES EL PINGUINO

Dirección : Lautaro Navarro 975, Fono 22078, Punta Arenas  
Zapiola 445, Fono 2338, Río Gallegos, Argentina

Itinerario : Punta Arenas-Río Gallegos-Punta Arenas

EXPRESO SENKOVIC

Dirección : Carlos Wood 489, Fono 80015, Porvenir  
Avenida San Martín 842, Río Grande, Argentina

Itinerario : Porvenir-Río Grande-Porvenir

Además de los transportes mencionados existen buses, taxis, autos en arriendo, y otros que realizan viajes a solicitud. Además de las señaladas, otras localidades servidas regular u ocasionalmente son:

Desde Punta Arenas (sur): Leñadura, Agua Fresca, Fuerte Bulnes

Desde Punta Arenas (norte): Río Seco, Río Verde, Punta Delgada,  
Posesión.

Desde Puerto Natales : Cerro Castillo y P. N. Torres del Paine

Desde Cerro Sombrero : Porvenir  
 Desde Porvenir : Cámeron

Los traslados hacia y desde los aeropuertos normalmente son realizados por las líneas aéreas. Finalmente cabe señalar que en todas las ciudades existen servicios urbanos y rurales de locomoción colectiva.

TRANSPORTE MARITIMO

NAVIERA DEL ESTRECHO

"Ferry Gobernador Figueroa"

Dirección : Balmaceda 539, Fono 21428, Punta Arenas  
 Itinerario : Punta Arenas-Porvenir-Punta Arenas  
 Cruce desde Tres Puentes hacia Bahía Chilota

AGENCIAS MARITIMAS BROOM

"Ferry Patagonia"

Dirección : Avenida Independencia 865, 2º piso, Fono 21136  
 Punta Arenas  
 Itinerario : Punta Delgada-Bahía Azul  
 Cruce de la Primera Angostura del Estrecho

CUTTER "21 DE MAYO" (ULTIMA ESPERANZA)

Dirección : Bulnes 42, Fono 176, Puerto Natales  
 Itinerario : Puerto Natales-Parque Nacional Monte Balmaceda  
 Puerto Natales-Canal de las Montañas  
 Según contratación - Disponibilidad inmediata

EMPREMAR

BARCAZA "RIO CISNES"

Dirección : Lautaro Navarro 1338, Fono 21608, Punta Arenas  
 Itinerario : Punta Arenas-Puerto Williams-Punta Arenas  
 Punta Arenas-Puerto Montt-Punta Arenas

NAVIMAG (SISTEMA ROLL ON-ROLL OFF)

TRANSBORDADORES "EVANGELISTAS Y "DUNGENESS"

Dirección : Avenida Independencia 830, Fono 22593, Punta Arenas  
Pasaje Schwerter 144, 2º piso, Fono 4223, Puerto Montt.

Itinerario : Puerto Natales-Puerto Montt-Puerto Natales

TRANSPORTE AEREO

LINEA AEREA TAMA

Dirección : Mejicana 782, Fono 22965, Punta Arenas  
Soto Salas 199, Fono 80101, Porvenir  
Hostería Wala, Puerto Williams

Itinerarios: Punta Arenas-Porvenir-Puerto Williams  
(Vuelos Regulares)

Vuelos Charter dentro de la región, interregionales e internacionales

Material de Vuelo: Beechcraft, bimotor, versiones ejecutivo, y commuter, para 8 y 10 personas respectivamente.

Cessna 182, monomotor, cuadriplaza.

AEROVIAS DAP

Dirección : Ecuatoriana 1022, Fono 23958, Punta Arenas  
Manuel Señoret 802, Fono 800089, Porvenir

Itinerarios: Punta Arenas-Porvenir-Cerro Sombrero-Puerto Williams (Vuelos regulares)

Se realizan vuelos Charter.

Material de Vuelo: Twin Otter, bimotor turbo, capacidad 20 personas.

AEROPETREL

Dirección: : Yugoslavia 503, Fono 24444, Punta Arenas  
Manuel Señoret 306, Fono 80000, Porvenir

Itinerarios: Punta Arenas-Porvenir-Puerto Williams-Posesión

Se realizan Vuelos Charter

Material de Vuelo: Cessna Titan, bimotor para 13 pasajeros

Cessna 310, bimotor lujo para 5 pasajeros

Además existe un Club Aéreo en Punta Arenas, con dirección en Magallanes 972, 2º piso, Fono 22896, y que ofrecen servicio aéreo a solicitud, en material monomotor.

LAN CHILE

Dirección : Lautaro Navarro esquina Pedro Montt, Fono 23338, Punta Arenas

Itinerarios : Vuelos Nacionales: Punta Arenas-Puerto Montt-Santiago y según combinación.

Material de Vuelo: BOEING 737, 707 Cargo, y DC-10

LADECO

Dirección : 21 de Mayo 1153, Fono 24927, Punta Arenas

Itinerarios : Vuelos Nacionales: Punta Arenas-Balmaceda-Puerto Montt-Concepción-Santiago y según combinación.

Material de Vuelo: BOEING 737, y 727

Además de las líneas aéreas arriba mencionadas existen en Punta Arenas otras líneas aéreas representadas en la Región que ofrecen vuelos internacionales en combinación tales como:

VARIG : Avenida Colón 716, Fono 23211, Punta Arenas

LUFTHANSA : Avenida Independencia 875, Fono 23781, Punta Arenas

AIR FRANCE: Avenida Independencia 865, Fono 21136, Punta Arenas

BRANIFF : Lautaro Navarro 1288, Fono 22105, Punta Arenas

IBERIA : Roca 1030, 2º piso, Fono 21677, Punta Arenas

