

Punta Arenas, diciembre de 1996

# IMPACTOS Nº 87

Valor en Chile: \$ 600, IVA incluido. En Argentina: \$ 3.

Popper y su corazón a contraluz  
El naufragio del "Princesa Mafalda"  
El poblamiento del Valle Simpson



aerovías **DAP**

## ¡DAP, LA FUERZA DE LA GENTE!

VUELOS DIRECTOS A SANTIAGO

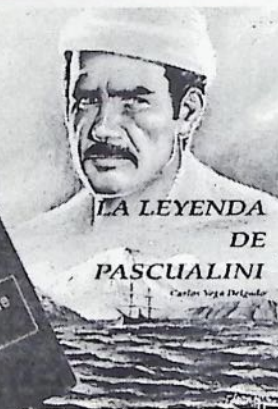
5 veces a la semana

ATENCIÓN CONTINUADA DESDE

LAS 9 HASTA LAS 20 HORAS.

Punta Arenas: O'Higgins 891 - Fono 223340

SANTIAGO: Luis Thayer Ojeda 0180 - Of. 1304 - Fonos 3349672 - 3349658 PROVIDENCIA



EN NUESTROS LIBROS PLASMAMOS  
LA IDENTIDAD REGIONAL

EDITORIAL ATELÍ

Calle Vicente Reyes 1290 - Fono 225164 - Punta Arenas



## 300 MTS. Profundidad

**OPERACIONES CON ROV**  
(Vehículos dirigidos por Control Remoto).

**BUCEO PROFUNDO HeO<sup>2</sup>**

Presentes en el Estrecho de Magallanes y Atlántico Sur.  
**Nautilus Sermar Ltda.**

Lautaro Navarro 1066 - Oficina 308  
Fonos: 243538/242282 Fax: 241145 - Punta Arenas.  
Callao 2970 - Oficina 1006 - Fonos: 2333132  
Fax: 2429507 - Santiago.

## SOUVENIR - SHOP

LOCAL HAND CRAFT



LIBROS REGIONALES  
BOOKS ABOUT THE REGION

- WILD LIFE
- HISTORY
- ABORIGENES
- MAPS

BORIES 404 PUNTA ARENAS /CHILE

# Colegio Punta Arenas

*Siempre junto  
a la cultura*



Colegio Punta Arenas

Avenida Bulnes N°01240 - Teléfono 214615 - Punta Arenas - CHILE

## VHF INGENIEROS LTDA.

OBRAS CIVILES

INGENIERÍA

CONSTRUCCIÓN

Ignacio Carrera Pinto 185 - Fono fax 225828  
Casilla 1362 - Punta Arenas

## EXTINTORES CORMORÁN

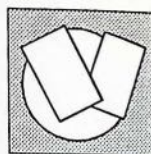
Servicio de mantención y recarga  
de todo tipo de extintores.

**SERVICENTRO ESSO**

Jorge Montt 26  
Puerto Natales  
Fonos 411657 - 411364

## "SOLO VIDRIOS"

Parabrisas, espejos,  
cristales y enmarcados  
en general.



Parabrisas para todo  
tipo de vehículos.

Mejicana 762 - Fono 224224 - Punta Arenas

## DESARROLLO Y TURISMO

Cuando se habla de nuestra potencialidad económica regional y se las enumera, se ubica a Magallanes sino la primera, una de las más ricas. La ganadería, la minería y la pesca que conlleva la industria conservera, son los ejemplos más socorridos. Con los estudios y proyectos sobre las factibilidades pesqueras y sus derivados podríamos reunir volúmenes para una biblioteca.

Por años se consideró la producción, casi estable, de 12 millones de kilos de lana ovina para la creación de un complejo textil.

Cada vez que se ha planteado el despegue económico de la Región se multiplican las voces autorizadas o no, para pregonar fórmulas en pro de nuestro desarrollo.

Pero, significativo freno a todas estas iniciativas: ¿Cómo financiarlas? ¿Cómo lograr el poder de decisión de las autoridades regionales?

Y, curiosamente, cuando hablamos del desarrollo, jamás tomamos en serio nuestro desarrollo apoyados en el turismo, industria que no exige usinas ni chimeneas; pero, por sí sola podrá generar el gran despegue económico, social y cultural de Magallanes. Lo tenemos todo como en la punta de una aguja para forjarnos, puntada a puntada, una economía fuerte y estable con gran capacidad de desarrollo: una naturaleza salvajemente hermosa y virgen como ninguna otra en el mundo; la más austral y por su estructura geográfica el trampolín que nos permite el logro antártico, antojo turístico de los habitantes más ricos de los países desarrollados.

¿Qué nos falta, entonces? Muchas cosas y todas importantes: Forjarnos una conciencia turística que haga que el visitante se sienta gratamente acogido. Elaborar programas de interés para que quienes nos vienen a conocer vean lo que vinieron a ver y, a la vez, mostrarles lo que Magallanes precisa vender a quienes nos traen su dinero a cambio de nuestra mercancía turística: nuestro génesis, nuestra historia, las bellezas naturales con la facilidad y seguridad en sus accesos, nuestra fauna y flora, así como nuestras comidas típicas y los rasgos fundamentales de nuestro folclore que conllevan nuestra identidad, cómo somos y quiénes somos.

Al turista, que ha consumido muchas horas para recorrer tantos kilómetros hasta llegar a su objetivo, le importan todos los detalles característicos. No le interesa dar vueltas por las calles de una ciudad indolente. Vinieron turistas preguntando dónde estaban los indios. Al comienzo del siglo a bordo del «Bluecker», vino un turista norteamericano que luego de visitar el Museo Salesiano ofreció comprarlo en cien mil pesos oro.

El turismo es una industria, sin chimenea que da producto contante y sonante cuando se sabe administrar y su precio es justo.

IMPACTOS N° 87.- Edición de 40 páginas, más la separata «Ateli-er literario». Año 8. Punta Arenas, diciembre de 1996. Valor: \$ 600 en Chile. \$ 3 en Argentina. Director: Carlos Vega Delgado. Representante legal: Héctor Tenorio Vargas. Revista mensual fundada el 1° de octubre de 1989. Editada por «Comercial Ateli y Cia. Ltda.», en los talleres de «Comercial Ateli y Cia. Ltda.», ubicados en calle Vicente Reyes N° 1290, fono-fax 225164, Punta Arenas, Chile.

# EL NAUFRAGIO DEL PRINCESA MAFALDA

por Carlos Vega Delgado

*«Vi entonces con mis propios ojos y fue tan grande mi horror que tuve que darme vuelta cuando uno de los granujas tomó su cuchillo y a pesar de los gritos incalificables de la víctima, le cortó el puño, para permitir el libre funcionamiento de las cuerdas. La víctima se retorció en un espantoso sufrimiento, cayó al agua y desapareció. (...) una pobre señora se volvió loca y comenzó a desvestirse para bailar una danza macabra en medio de la oscuridad».*

No se trata de una película de terror ni de una novela. A veces la realidad supera la imaginación. Estos párrafos corresponden a la misiva que el pionero fueguino Georges de Grenade Detiou envió a su esposa Ana María Campos Torreblanca el 26 de octubre de 1927, relatando la terrible experiencia vivida durante el naufragio sufrido la tarde anterior por el trasatlántico italiano «Princesa Mafalda».

Si bien el hecho aconteció en las costas del Atlántico, cuando la embarcación surcaba los mares en dirección a Buenos Aires, lo cierto es que el «Princesa Mafalda» está directamente relacionado con la historia patagónica-fueguina, pues fueron cientos los migrantes europeos que arribaron vía Buenos Aires o por el estrecho de Magallanes para quedarse definitivamente en el meridión americano.

La historia del hundimiento del «Princesa Mafalda» y Georges de Grenade no ha sido escrita; es por ello que hoy hemos resuelto hacerlo para que los habitantes australes comprendan los riesgos que, a veces, debían correr quienes venían con la esperanza de encontrar la América y hallaban sólo una tumba en los mares tempestuosos.

La «Revista Menéndez Behety», en su número 48, de diciembre de 1927, con el título de «El naufragio del vapor trasatlántico Princesa Mafalda», informaba que «la llegada de los náufragos a Buenos Aires, donde muchos de ellos eran esperados por sus familias y amistades, provocó escenas conmovedoras», agregando que «se constituyeron en la capital argentina comités de auxilio a los inmigrantes hispano-italianos, mucho de los cuales se dirigían a la República Argentina por primera vez, repartiéndose ropas, cigarrillos y disponiéndoseles alojamiento».

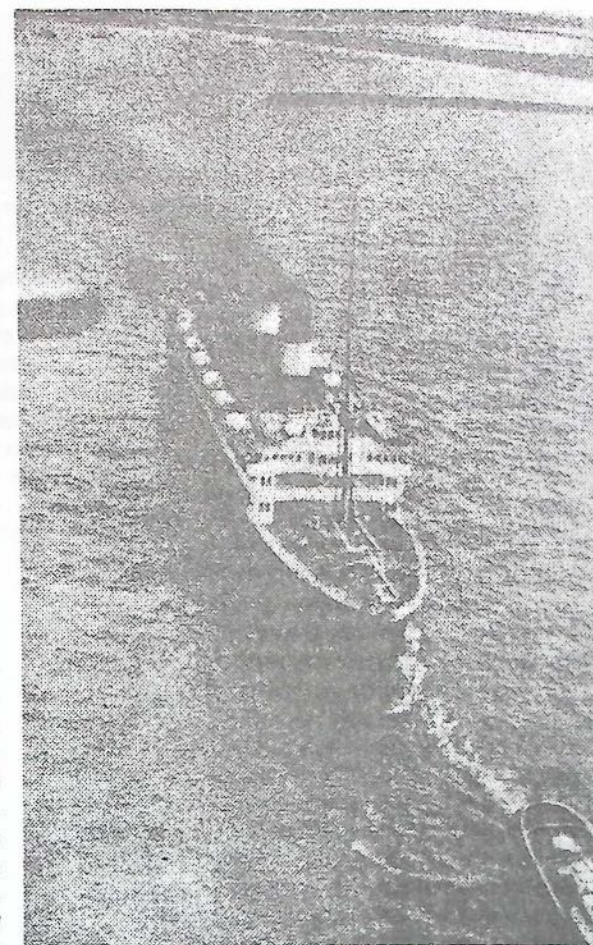
Los sobrevivientes llegaron a la capital argentina en los vapores «Formosa» y «Alhena» y el desembarco de sus respectivos comandantes y tripulación constituyó una apoteosis, por cuanto «millares de personas estacionadas en las dársenas aclamaban a los bravos marinos que tan heroico comportamiento demostraron en el salvamento de los náufragos del buque italiano».

Sin embargo, el naufragio no había sido algo común en los mares, por cuanto durante la tragedia se suscitaban escenas de verdadero salvajismo. Lo que es más, el pasajero de primera clase Georges de

Grenade, una vez llegado a puerto, entregó una nota dirigida al Comisario de la Marina Real Italiana, de la cual se deduce que el salvamento de los náufragos habría podido efectuarse con relativa calma si se hubiera logrado imponer orden desde los primeros momentos.

De acuerdo a la información de la «Revista Menéndez Behety» «la precipitación de algunos tripulantes y pasajeros de tercera clase fue causa de que el número de víctimas fuera mayor del que en circunstancias normales de salvataje se habría producido. En los primeros momentos el comandante de la nave creía poder evacuar totalmente a los pasajeros y transportarlos a bordo de un buque inglés y otro holandés que en esos momentos se hallaban a la vista del buque náufrago. Esos buques, a pesar de haber evolucionado con rapidez hacia el «Mafalda», se detuvieron a demasiada distancia del buque italiano para que el transporte de los pasajeros pudiera haberse verificado con la celeridad propia de las circunstancias. Este detalle y el aglomeramiento de los tripulantes y pasajeros de tercera clase en el puente motivó la precipitación y las terribles escenas de que dieran cuenta los periódicos».

Georges de Grenade permaneció a bordo del «Princesa Mafalda» hasta que se produjo el hundimiento, a causa de una explosión en las calderas, cuatro horas y me-



El último viaje del «Princesa Mafalda». - Hermosa fotografía del buque tomada desde un aeroplano, en el momento de cruzar la escollera de la Dársena Norte, de la capital argentina.

dia después del primer accidente, ocasionado por la rotura de la hélice.

Informa la revista que «por dos veces se vio arrastrado hacia el fondo del mar a causa del remolino producido al hundirse el trasatlántico y cuando logró finalmente ponerse a flote notó que un niño de quince años de edad se hallaba asido de su chaleco salvavidas, logrando ambos ponerse a salvo después de nadar un cuarto de hora.

El señor Grenade en su comunicación al Comisario de la Marina Real Italiana tuvo frases encomiásticas para el capitán y tripulantes del vapor francés «Formosa» que se comportaron heroicamente en el salvamento de los naufragos».

Sin embargo, aunque el tiempo transcurre inexorable, siempre quedan documentos que permiten recuperar la pérdida memoria del pasado.

Es así como en Punta Arenas aún existe una carta que de Grenade envió a su esposa, escrita en francés, narrando paso a paso el terrible drama.

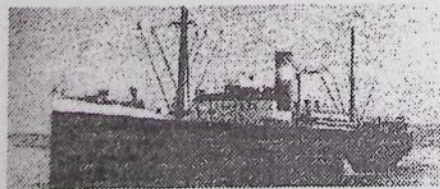
Como primicia, la damos a conocer hoy a nuestros lectores:

**CARTA DE GEORGES DE GRENADE DETIQU A SU ESPOSA ANA MARÍA CAMPOS TORREBLANCA ESCRITA A BORDO DEL PAQUEBOTE (1) «FORMOSA» EL 26 DE OCTUBRE DE 1927 Y PUESTA EN EL CORREO DE RÍO DE JANEIRO AL DÍA SIGUIENTE, RELATANDO SUS VIVENCIAS DEL NAUFRAGIO DEL TRANSATLÁNTICO ITALIANO «PRINCESA MAFALDA».**

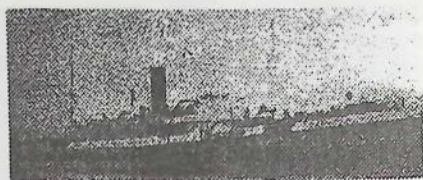
*Mi queridísima Anita:*

*Lo que acaba de ocurrirme es horrible y creo que en mi existencia futura no habrá sufrimiento que pueda borrar el horrible espectáculo del cual he sido parte.*

*El 25 de octubre, a las cinco de la tarde, estaba yo leyendo en mi cabina cuando un ruido de máquinas que se rompen*



El Alhena, vapor holandés, rescató a 531 pasajeros.



El «Formosa», barco francés, rescató 380 naufragos.

*me hacen sobresaltar y salir del camarote para buscar la causa que lo origina. Inmediatamente la sirena del barco llama a los pasajeros a reunirse en el puente, provistos de sus respectivos salvavidas.*

*Se nos comunica que a consecuencia de una avería en la hélice, el barco tenía una vía de agua que ponía en peligro su existencia.*

*Rápidamente lanzaron los botes al mar al mismo tiempo que se emitían señales de auxilio en todas las direcciones, invitando a los barcos vecinos a socorrernos en esta desgracia.*

*Inmediatamente vimos dos barcos, uno inglés y otro holandés, que forzando sus máquinas se dirigieron hacia nosotros.*

*Aquí empieza el drama: la mar tenía un poco oleaje, estaba más bien calma y todo hacía presumir un salvamento fácil cuando los emigrantes en un número de setecientos, viendo los botes en el mar, se precipitaron como locos, llenándolos en exceso, por lo cual dos de estos se hundieron inmediatamente, provocando la muerte de una cuarentena de pasajeros. Los otros botes se alejaron, pero después de haber dejado a los pasajeros en los barcos que se habían acercado, se quedaron inmóviles, rehusando sus tripulaciones volver al «MAFALDA», por los riesgos que ello implicaba. En esos momentos, más de mil pasajeros esperaban ansiosamente los botes salvavidas. Los primeros rescatados fueron emigrantes, tripulantes y marineros de a bordo, que no tenían ganas de abandonar su nueva seguridad.*

*Es una vergüenza para la marina*

italiana lo que ocurrió al principio del siniestro. Los marinos, oficiales y comandante, podían haber llamado al orden con ejemplo de severidad a la turba de emigrantes, que amenazaba de muerte a todo aquel que se oponía a su paso.

Dándome cuenta de las graves consecuencias que se producían en circunstancias de pánico como éstas, hacía lo posible por tranquilizar a las señoras y a los niños de primera clase, exhortándoles a quedarse sentados, para alejar de su vista el espectáculo de los ahogados que flotaban y las sangrientas escenas que ocasionaban los cuchillos de sus vainas. Un ejemplo te graficará la conducta de estas gentes: uno de los botes que descendía al mar, debido a un movimiento de cuerdas que guiaban dos poleas, inadvertidamente enredó su mano entre una de las poleas y cuerdas y gritando suplicaba a sus compañeros que subieran el bote para zafarse; el accidente puso a la chalupa en posición inconveniente ya que uno de los lados descendía más rápido que el otro, rompiendo el equilibrio y provocando una posible caída al mar. Vi entonces con mis propios ojos y fue tan grande mi horror que tuve que darme vuelta cuando uno de los granujas tomó su cuchillo y a pesar de los gritos incalificables de la víctima, le cortó el puño, para permitir el libre funcionamiento de las cuerdas. La víctima se retorció en un espantoso sufrimiento, cayó al agua y desapareció.

¿Qué hacían los oficiales, el comandante y el primer oficial? Estaban sobre el puente superior ocupados de salvar valores, rodeados de marinos borrachos con botellas de licores robadas de la cantina.

Mientras tanto, el «FORMOSA»,

barco francés, llegaba también a nuestro socorro y a pesar de la noche oscura, en una hermosa maniobra se acercó al «MAFALDA» a una veintena de metros, lanzando inmediatamente sus botes al mar, dando un lindo ejemplo a los barcos ingleses y holandeses que desde el principio del siniestro se mantenían a una distancia de un kilómetro y no hacían grandes esfuerzos por socorrernos. Gracias a esta nueva ayuda, algunas mujeres y niños de la primera clase pudieron ser salvados, pero la situación del «MAFALDA» se volvía cada vez más crítica, hundiéndose por la popa con una inclinación a babor. La oscuridad era total, las máquinas estaban sumergidas en el agua y en las sombras los ladrones que creían su huida fácil robaban los baúles, se acercaban para sustraer los joyeros que las señoras llevaban consigo en la esperanza de salvar sus joyas más preciadas.

Hacia las nueve y media de la noche, me di cuenta que la única manera de salvarnos era lanzándonos al agua para tratar de llegar a nado a los barcos de los cuales distinguíamos sus luces, ya que al ver la masa agitada de emi-

grantes que nos impedía pasar, no teníamos ninguna esperanza de poder llegar a las escaleras de salvataje. Salvo dos excepciones, las señoras se negaron a esta decisión, paralizadas por el espectáculo de los tiburones, que empezaban su siniestro banquete con los cuerpos flotantes de los ahogados o bien rehusaron correr tal riesgo con los niños que las acompañaban.

Escenas desgarradoras se produjeron: Una señora me pedía que no la abandonara y me confiaba su hijo; otra, la señora Quiroga de Buenos Aires, escribía su última voluntad en mi libreta de notas dándo-



Capitán Simón Guli, comandante del «Princesa Mafalda».

me sus instrucciones en caso que me salvara; una pobre señora se volvió loca y comenzó a desvestirse para bailar una danza macabra en medio de la oscuridad.

El desenlace se acercaba y ya los muebles y las columnas del gran salón se habían invertido, sepultando algunos seres humanos que se deslizaban entre las sombras.

Ya no nos podíamos mantener en pie y subiéndome a las redes que colgaban del costado de la nave, grité a todo el mundo que hiciera lo mismo para estar listo a tirarse al mar en el momento del hundimiento. El instante crítico se acercaba y yo sentía el barco agitado en sus últimas convulsiones, cuando el comandante, con cuatro toques de sirenas prolongados nos anunció que todo había concluido: «sálvese quién pueda». Instantes después, una explosión formidable remecía todo el barco, las calderas habían saltado con el contacto del agua fría del mar y el pobre «MAFALDA», con un ruido siniestro mezclado con los gritos dados por los 900 pulmones que quedaban a bordo, se encabrió sobre la popa hundiéndose en el infinito, aplastado bajo las olas gigantes.

Estando todo perdido pensé en irme. Después de una corta oración y habiéndose contemplado en una visión tan dolorosa como rápida, me lancé al mar inmediatamente después de la explosión.

Traté de alejarme rápidamente del barco que se hundía, pero fui llevado por los remolinos que me arrastraban al abismo sin fin; resistí todo lo que pude y después de algunos instantes me di cuenta que el movimiento ascendente que se operaba aumentaba por la ayuda del cinturón salvavidas que me rodeaba.

¿Cuánto tiempo duró la subida? No sabría decirlo, pero sentía necesidad inmediata de aire y tenía noción clara de la asfixia que me amenazaba. Al fin pude llegar a la superficie y respirar largamente. Una ola enorme me aplastó otra vez, pero no

tenía suficiente aire y después de algunos momentos empecé a nadar, evitando los obstáculos numerosos que flotaban sobre agua: planchas, barriles, cadáveres, etc. De repente, me sentí arrastrado por detrás: dos manos nerviosamente se aferraban a mí. Un naufrago me había alcanzado y se servía de mí como boya y medio de locomoción. El peso no era mucho, por lo tanto presumí que se trataba de un niño que me suplicaba en español que lo salvara.

Había vuelto a tomar confianza y empezaba a sentir que me había salvado. Lo importante era encontrar rápidamente una tabla para subir a ella y evitar el beso mortal de los tiburones. Nadaba en dirección de los barcos de los cuales se veían las luces, evitando mezclar mis gritos con los clamores que se oían de todas partes, dándome cuenta lo necesarias que eran mis fuerzas en ese momento. De repente, sentí cerca mío una masa flotante y me agarré, haciendo mi satélite lo mismo, lo que ayudó que quedara más libre para mis movimientos.

Después de un instante de tranquilidad, el joven, un niño de 15 años pudo subir sobre la improvisada balsa, pero cuando quise hacer lo mismo sentí mis fuerzas flaquear.

Descansé algunos instantes todavía y en un último resto de energía, pensando en todos Uds., pude al fin subirme, quedando atontado por mi milagrosa salvación.

Durante más de una hora estuve luchando contra fuerzas contrarias y la certeza de mi próxima salvación parecía un espejismo.

Ayudado por el muchacho sacamos del agua a tres pasajeros que se debatían entre la vida y la muerte y esperamos pacientemente que una de esas pequeñas luces que flotaban en el agua e indicaban que numerosos botes salvavidas recogían a los naufragos que estaban al alcance de nuestra voz para pedir ayuda.

Oí llamados en francés y respondí en el mismo idioma, instantes después fuimos izados a un gran bote, donde muertos y vivos, imposibles de distinguir en esa noche oscura, se mezclaban en un desorden macabro.

Los gritos de los naufragos se apagaban poco a poco, indicando el fin de los sufrimientos.

Después de una hora de búsqueda, fuimos llevados a bordo del «FORMOSA», donde frazadas calientes y un buen alimento nos devolvieron nuestras primeras energías.

Al subir a bordo, mis vestimentas estaban hechas jirones. Me sentía avergonzado de mi desnudez frente a todas las señoras y señoritas que hacían lo posible por reanimarnos.

Hoy que todo ha pasado, me pregunto si he vivido una pesadilla y lo dudaría si no viera las escenas desgarradoras que se producían a mi lado: un marido que llora a su mujer y a sus hijos, acá una madre inconsolable por la pérdida de los suyos,

allá un niño del que no se conoce su origen traído por un bote salvavidas. Inútil decirte que pude cerrar los ojos la primera noche, pero antes de acostarme, había pedido al comandante permiso para telegrafiarle como también a tu hermano (2) en Buenos



Georges de Grenade Detiou y su esposa Ana María Campos Torreblanca.

Aires, a fin de evitarles la angustia que la lectura de los diarios hubiera seguramente provocado.

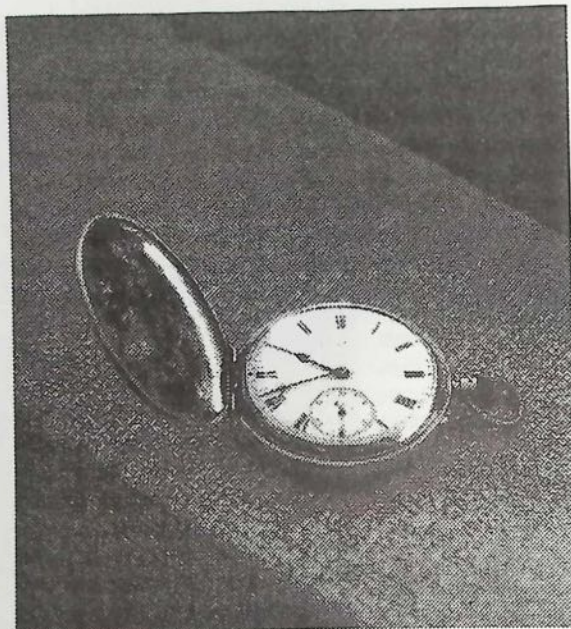
El balance de esta odisea fue terrible. Había a bordo del «MAFALDA» 1.400 pasajeros, además de la tripulación y hasta ahora no se cuentan más que 850. La primera clase, por las razones indicadas fue la más castigada, calculo que 20 personas de primera se han salvado sobre un total de 60 y de esos 20 pasajeros no quedan más que 7 hombres.

Familias enteras desaparecieron, como los Barboza de Río de Janeiro, compuesta por la madre, la hija de 24 años y el hijo de 22. El joven quería saltar al agua y cuando se aprestaba a hacerlo, su madre le suplicó que no las abandonara y quedaron los tres abrazados para la eternidad. La familia Díaz, compuesta de un padre enfermo, de la madre y de dos niñas estaban en el mismo caso. Nosotros formamos entonces un grupo de 7 personas: dos damas con sus maridos y tres hombres no acompañados. Cosa extraña, las dos parejas se salvaron saltando al agua en el momento propicio y yo soy el único que queda de los otros tres.

¡Qué triste será mi llegada a Buenos Aires! Tendré que visitar a la familia de los desaparecidos, pensando que un rescatado hubiera podido hacer el mismo servicio hacia Uds.

En fin, dejemos todo esto.

En otra carta, te daré otras noticias. Mi reloj (3) se detuvo a las 9,40 horas del siniestro. El agua de mar oxidó sus engranajes. Lo conservaré como recuerdo. Es todo lo que queda de mi equipaje, pero su



La saboneta que indica la hora del naufragio, hoy en poder del abogado Jorge de Grenade, nieto de Georges de Grenade Detiou.

pérdida no me afecta pues lo puedo renovar.

Agradecemos a Dios lo que hizo por mí y recibe mi queridísima Anita, junto a los niños mis afectuosos besos.

GEORGES

PS. Entre los naufragos que se salvaron en la balsa se encontraba un árabe que no se cansaba de agradecer a Alá. Tantas alabanzas y genuflexiones hacía, que nos ponía a todos en peligro de caer al agua, por lo que me vi obligado a decirle que si continuaba con sus reverencias lo arrojaría a los tiburones. No fue necesario. Hasta pronto.

- 1.- Embarcación que llevaba la correspondencia pública, y generalmente pasajeros también.
- 2.- Don Francisco Campos Torreblanca.
- 3.- Saboneta marca «Maffin y Webb». Londres.

FIN

## CARLOS VEGA DELGADO Y UN NUEVO SERVICIO A LA HISTORIA REGIONAL

Ernesto Livacic Gazzano

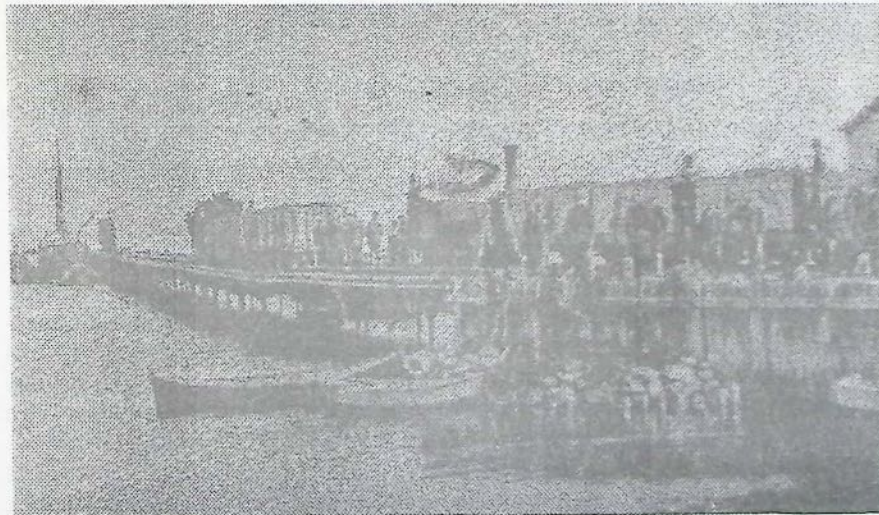
Carlos Vega Delgado sabe mostrar que es hombre de imaginación cuando crea relatos de ficción, que ya he comentado en su momento.

Y ejerce esa otra capacidad, la de incursionar en la realidad del presente y del pasado -acaso más erizada de dificultades que la primera-, poniendo en acto su formación de periodista y su acuciosidad como investigador de la historia, entregándonos testimonios y antecedentes sobre temas muy nuestros, en libros como «Cuando el cielo se oscurece» y «Sombras de fuego-Patagonia», a los cuales también me he referido.

Hacia mediados de 1996, publicó -en esta última línea- un libro denso, complejo, impactante y llamativo, que contiene mucho más que lo que -con ser ya largo-

anuncia su título: «La masacre en la Federación Obrera de Magallanes. El movimiento obrero patagónico-fueguino hasta 1920», para cuya elaboración presentó un proyecto al Fondo de Desarrollo de la Cultura y las Artes, que lo aprobó y le aportó financiación.

En efecto, el volumen -con casi 250 páginas de texto y 30 más, sin numerar, de importantes ilustraciones históricas- acopia materiales no sólo acerca del movimiento obrero en la región -que es su verdadero eje temático-, sino que ofrece un amplio abanico de información y análisis sobre aspectos de la emigración llegada a Magallanes, instituciones del más variado orden que fueron naciendo en estas latitudes, personajes notables de comienzos de siglo en nuestro austro, desarrollo del pe-



Muelle de pasajeros de Punta Arenas de antaño.

# Mitin Patriótico

Se invita al Pueblo de Punta Arenas a participar del

## Gran Comicio Público

que se llevará a efecto mañana Domingo, a las quince horas, a objeto de prestar nuestra adhesión al Gobierno y exteriorizar nuestro amor por la PATRIA con motivo de los últimos acontecimientos internacionales y como una protesta a la obra desquiciadora de ciertos elementos extranjeros y nacionales que han pretendido y pretenden desconocer los nobles deberes que le corresponden a todo ciudadano chileno en la hora augusta de la defensa nacional.

Esperamos que, una vez más, el Pueblo de Chile, en su rincón más austral, demuestre su innato patriotismo y sus altas virtudes cívicas, y diga a los ojos del resto de la República que aquí también arde perennemente, y en medio de las nieves, el fuego sagrado de la PATRIA.

## ¡Acudid Chilenos!

**Punto de reunión: Plaza Arturo Prat (Muelle de Pasajeros)**

Punta Arenas. 7 Diciembre de 1918.

*Volante de la Liga Patriótica llamando a un mitin el 8 de diciembre de 1918 en la Plaza Arturo Prat.*

riodismo regional, etc.

De algún modo u otro en -ocasiones, visiblemente; en otras, con menos nitidez- se percibe a través de la lectura la relación de todo ello con el motivo central, por esa complejidad que tienen los hechos sociales en virtud de su causación circular, es decir, su interrelación de causas y efectos. Como hombre interesado en los asun-

las que se apoyan en entrevistas a participantes en los hechos o en documentos de escasa difusión. Una y otra forma de aportar a la historia vitalizan fuertemente la labor de Vega Delgado, tomándola indudablemente llamativa en sus resultados y proyecciones.

Con todo, estos frutos quedan a veces un tanto abiertos. En medio de la multitud de citas y transcripciones, sobre todo en capítulos extensos -el último, el que se refiere pro-

tos del lenguaje, no puedo menos de notar -por ejemplo- la influencia de emigrantes, por su léxico y su sintaxis, en la redacción de muchos manifiestos y proclamas de la primera hora del movimiento obrero regional. La complejidad tiene otras manifestaciones en la imbricación que se daba entre lo social, lo político, lo ideológico; los afanes societarios por la educación popular se entremezclan con posturas anticlericales; el internacionalismo y el patriotismo no dejan de generar cruces conflictivos, en medio de los cuales los conceptos se manejan a veces con cierto amaño.

El tomo es impactante por muchas de sus revelaciones, sobre todo



Tumba de Maurilio Moreno, obrero muerto en el asalto a la FOM.

piamente a la masacre que el título destaca en primer lugar - acaso un lector corriente sentirá la necesidad de algunos subtítulos orientadores, de algunas frases de síntesis ofrecidas por el autor para poner en relieve la quintaesencia de los hechos. Pueden constituir una sugerencia acaso factible de considerar en una nueva edición, que pensamos habrá.

Denso, complejo, impactante, llamativo, el libro de Vega Delgado muestra en esas cualidades más de alguna afinidad con el devenir mismo de la historia magallánica, donde -por desgracia- la violencia y las incomprensiones no han esta-

do del todo ausentes. La obra destaca muchas singularidades de los procesos aquí vividos. Tres cuartos de siglo después de ellos, es bueno no olvidarlos, es bueno contribuir a la edificación exacta de la historia. Es bueno también, creemos, que esa historia nos ayude a reflexionar sobre los caminos para que violencias e incomprensiones no afecten nunca más la unidad con que es deseable que afrontemos los desafíos para avanzar no únicamente en el tiempo: sobre todo, en la solidez de valores que den firme cimiento a nuestro futuro.

# El poblamiento del Valle Simpson

Luis Alberto Carreño Palma. Universidad de Los Lagos. (Osorno-Chile)

El presente trabajo fue financiado por la Dirección de Investigación de la Universidad de Los Lagos.

## Colonización de Aysén

Al terminar el siglo XIX la casi totalidad del territorio nacional había sido incorporado a la vida nacional, sólo la región de Aysén permanecía despoblada y desvinculada de la nación. Su difícil geografía, clima e impenetrable selva y el no presentar un punto estratégico de trascendencia, todo lo cual había conspirado para mantenerla abandonada.

Obtenida la independencia de España, la nación debe dirigir sus esfuerzos a solucionar los problemas propios de organización nacional. Las nuevas autoridades no están en condiciones de preocuparse de los territorios alejados del centro del país, donde se concentra la población y el poder político. Durante el siglo XIX Aysén es un territorio abandonado sólo poblado por indios bárbaros, sobre los cuales ninguna nación civilizada ejerce una soberanía efectiva. Por otro lado la región no presentaba ningún atractivo económico, unido a que las actividades económicas se concentraron en las zonas mineras del norte, las provincias agrícolas del Valle Central y las ciudades principales, como Santiago, Valparaíso y Concepción, situación que llevó a la nación a despreocuparse de

los territorios de la periferia.

A pesar del abandono en que se mantuvo la región de Aysén y la poca preocupación que las autoridades republicanas le prestaron, desde comienzos del siglo XIX navegantes recorren los canales e islas de Aysén, no son expediciones de reconocimiento, ni de colonización. Se trata de un asentamiento espontáneo y temporal realizado por gente procedente de Chiloé con el objeto de explotar los recursos naturales de la región, especialmente madera para durmientes de ferrocarriles y estacones para viñas.

En la segunda mitad del siglo XIX hay dos intentos fallidos de ocupación. El primero realizado por Felipe Westhoff que buscando maderas para durmientes de ferrocarriles se estableció en una isla del archipiélago de las Guaitecas, donde habitó un poblado que bautizó con el nombre de Melinka. Sin embargo la explotación indiscriminada del ciprés generó su rápido agotamiento y Westhoff abandono el establecimiento a los pocos años. El segundo intento correspondió a una iniciativa gubernamental, la fundación de la colonia de Palena en la desembocadura del río del

mismo nombre en 1889. El intento también fracasó porque la colonia no presentaba suelos arables ni praderas adecuadas para la ganadería, lo que determinó su abandono.

Fueron los éxitos económicos obtenidos en Magallanes en las últimas décadas del siglo pasado los que motivaron la valorización del territorio de Aysén e incentivaron su ocupación y colonización.

Sólo a comienzos del presente siglo se dio inicio a la ocupación y colonización de la región de Aysén, sin embargo en las dos primeras décadas el Estado tuvo un papel secundario, limitándose sólo a otorgar concesiones y manteniendo una actitud pasiva en lo referente a la colonización.

Durante «los primeros veinticinco años la única acción colonizadora del Estado chileno consiste en conceder inmensos espacios de tierras nuevas a personas o sociedades que se comprometen a poblarla y hacerla producir» (Grenier 1986). El espacio es dividido en grandes extensiones «centrados cada uno sobre una cuenca fluvial y administrada por sociedades capitalistas exteriores. Su interés es obtener provecho rápido y elevado. Ni la organización coherente del espacio regional, ni su integración al territorio chileno son favorecidos» (Grenier 1986).

Después del laudo arbitral de su majestad Británica en 1902, delimitado el territorio chileno, el gobierno dio en concesión de arrendamiento a particulares, prácticamente la totalidad de los valles ubicados entre el estuario de Reloncaví por el norte y el paralelo 49 por el sur. Dado el desconocimiento de la región de Aysén y sus verdaderas posibilidades, fue necesario entregar las concesiones en permisos

de ocupación, cuyos deslindes se expresaron en grados geográficos apreciados en forma aproximada en los mapas o planos generales.

Las concesiones se dieron por el plazo de 20 años. «A todos los concesionarios se les fijaron exigencias uniformes. Radicar un determinado número de familias anglosajonas agricultores, establecer una línea periódica de navegación con Puerto Montt o algún puerto central, si el punto de salida estaba ubicado al norte del istmo de Ofqui, o Punta Arenas si estaba al sur del istmo de Ofqui, vender maderas a precio de costo al Fisco; dejar en el territorio

de la concesión mejoras por un valor determinado. Además exigía a ciertos concesionarios dar trabajo a los chilotos o colonos de Magallanes, según la ubicación de la concesión; cultivar cereales, establecer graserías o frigoríficos y hacer rocas y empastes». (Ibáñez 1973)

Entre los años 1902 y 1905 en el territorio de Aysén se otorgaron concesiones; Antonio Allende y a Joaquín Rodríguez el valle del río Cisnes; Luis Aguirre los val-

les de los ríos Coyhaique, Nirehuao y Mañihuales; Olegario Bórquez el valle del río Huemules; Antonio Asenjo y Alejandro Bates los valles de los ríos Simpsón, Blanco y Palos; Juan Contardi los valles de los ríos Baker, Salto, Cochran y Chacabuco; Teodoro Fredenburg los valles de los ríos Bravo, Pascua y Lago San Martín.

Estas concesiones sirvieron de base a varias sociedades las que junto a otras concesiones «originaron la fiebre de las ganaderas de los años 1904 y 1905» (Pomar 1923). Si bien un considerable número de empresarios tanto nacionales como extranjeros presentaron solicitudes de con-

Las concesiones se dieron por el plazo de 20 años.

cesión al gobierno, en cambio fueron con-  
tados los que intentaron concretarlas, un  
elevado número de ellos una vez obtenida  
la concesión las traspasaron rápidamente  
a Sociedades Anónimas. Es el caso de Luis  
Aguirre que traspasó sus derechos para  
constituir la Sociedad Agrícola de Aysén;  
Juan Contardi transfirió sus derechos a los  
hermanos Torneros, los que a su vez los  
cedieron a la Sociedad Explotadora del  
Baker; Antonio Allende y Juan Rodríguez  
transfirieron sus derechos a The Anglo-  
Chilean Pastoral Company Ltda. mientras  
que la Sociedad Ganadera de los Tres Va-  
lles se constituía en base a los derechos  
de Antonio Asenjo y Alejandro Bates. «Sin  
embargo la mayoría de estas sociedades  
fueron de corta duración por no haber po-  
dido explotar los terrenos concedidos». (Po-  
mar 1923)

Mientras el Estado otorgaba dichas  
concesiones de terrenos a las Compañías  
Colonizadoras o a particulares, comenzaban  
a llegar a la región algunos pobladores  
espontáneos, constituidos por chilenos que  
regresaban de Argentina en busca de  
«campos sin dueño» como denominaban a  
las tierras fiscales donde establecerse.

La mayor parte de estos chilenos  
había emigrado a la Argentina en las últimas  
décadas del siglo XIX debido a factores  
originados en la aplicación de medidas  
legislativas y en la definición de las fronteras  
chileno-argentina.

En la segunda mitad del siglo  
pasado fueron numerosos los chilenos  
procedentes de las provincias de Ñuble, Bio-  
Bío, Malleco y Valdivia que se movilizaron a  
la Araucanía en busca de tierras donde  
establecerse. Sin embargo, en los prime-  
ros años de vida fronteriza, esta no se defi-  
nió como una posibilidad de asentamiento  
para los nacionales. El discurso político de  
la época justifica la instalación de extranje-  
ros en la frontera. «La suma de argumen-  
tos que la élite intelectual y los gobernantes  
expresaban en su favor. La idea era ins-

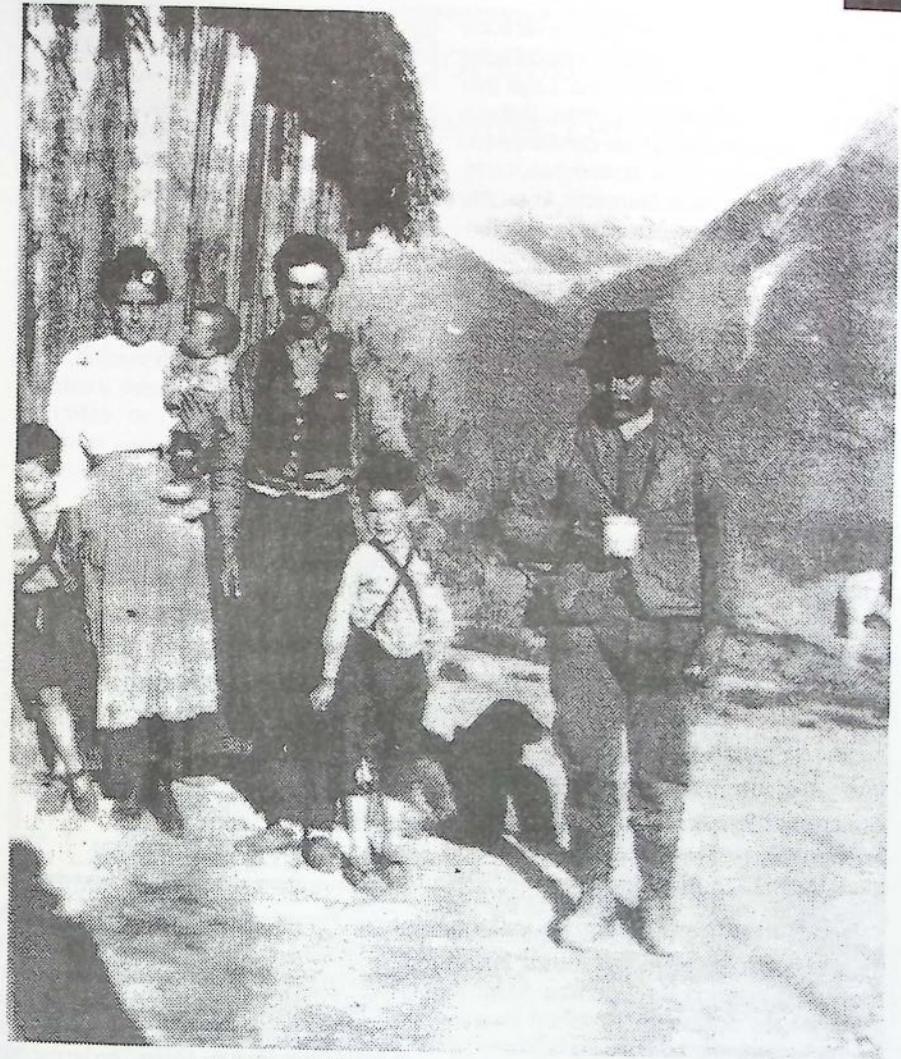
talar colonos extranjeros en el corazón de  
la Araucanía, cuyos modos de vida y ac-  
ción, por sí mismo servirían de elemento ci-  
vilizador» (Norambuena 1991).

La ley de colonización de 1874 pri-  
vilegió al elemento extranjero excluyendo al  
nacional los que vieron frustradas sus es-  
peranzas de obtener tierras. Son  
numerosos los chilenos que desde la  
Araucanía se trasladan a la vertiente  
oriental de los Andes, la que se ve facilitada  
por la existencia de numerosos pasos  
fronterizos y vastos espacios vacíos en  
Neuquén y Río Negro.

Dada las condiciones naturales del  
territorio se dedican a la ganadería, como  
lo visualiza un extranjero, «La cría de  
ganado en las pampas situadas frente a las  
provincias de Bio-Bio, Malleco y Valdivia, es  
una industria más bien chilena, o por lo  
menos tiene como único mercado a Chile».  
(Verniory 1975)

No obstante las posibilidades  
futuras, la permanencia de los chilenos en  
las regiones trasandinas es inestable, como  
lo manifiesta el cónsul chileno en Neuquén,  
«la colonia chilena, no manifiesta deseos  
de radicarse en territorio argentino. Sus  
habitaciones son sencillas y asociadas a  
surtir a las más indispensables necesidades  
de la vida, no hacen plantaciones, ni cultivos  
esmerados. En suma, deben tener toda su  
propiedad en condiciones de ser  
transportadas fácilmente» (MRECC 1898).  
Por otra parte, el peligro latente de un  
enfrentamiento entre ambas naciones  
producto de las cuestiones limítrofes  
pendientes, hacía que la mayoría de los  
chilenos no se arraigara en estos territorios  
que unido a la política nacionalista argentina  
de prohibir a los extranjeros poseer tierras  
en la frontera, el cobro por el talaje de los  
animales y el hostigamiento de la policía,  
llevaron a muchos chilenos a pensar en re-  
gresar a su patria.

Se comenta en la Patagonia  
argentina que hay un territorio chileno



Familia pionera / Foto de Francisco Campos Menéndez, 1928.

inexplorado, el que se puede colonizar, le  
llaman «tierras orejanas» o «campos sin  
dueños». Son tierras fiscales y si bien se  
han establecido algunas compañías gana-  
deras, el suelo libre está sobrado. No lo  
piensan dos veces y deciden volver, algu-  
nos lo hacen en forma individual, otros se  
organizan a objeto de ayudarse mutua-

te, dividir las penalidades y los gastos.

Las ventajosas condiciones  
topográficas y climatológicas de los gran-  
des valles de la cordillera patagónica que  
acompañan los cursos superiores de los ríos  
chilenos, comienzan a tener un atractivo es-  
pecial para estos chilenos que desean vol-  
ver al país. De este modo, sin reconocien-

to ni auxilio oficial alguno, una colonización particular espontánea comenzó a poblar los valles de «Futalefú, Alto Palena, Lago Verde, Simpsón, Lago Buenos Aires, Baker y Meyer, cuyas características climáticas son similares al territorio que abandonan. La topografía por su parte favorecía la ocupación, terrenos planos, mesetas y valles, además de la existencia de pastos naturales como el coirón, que permitía la crianza de ganado ovino y bovino» (IREM 1983).

Este primer núcleo de pobladores se distribuyeron los terrenos de acuerdo a sus capacidades personales y número de animales, no tenían más títulos que el hecho de haber llegado primero a posesionarse de los terrenos. Iniciaron la explotación de la región sobre la base de la crianza de ganado lanar y vacuno, para lo cual se presentan magníficas condiciones. Levantaron sus viviendas y establecieron sus familias. «Los sacrificios que imponía el aislamiento, del resto del territorio eran inmensos». (Niemeyer 1982).

El establecimiento de estos pobladores en suelo chileno, no significó en absoluto que se desligaran de la Argentina. «Para cualquier necesidad debían recurrir a la Argentina, donde no sólo tenían almacenes, para adquirir las mercaderías necesarias para subsistir, sino que además estaban los mercados para colocar sus productos» (Ibáñez 1973). Además sus costumbres y modos de vida reflejaban la influencia y dependencia de Argentina. «Muchos hijos de los pobladores estaban inscritos como argentinos, no haciéndolo como chilenos ya que no había registro civil» (Pomar 1923).

Hemos expresado en que en los años que se instalaban en la región estos colonos espontáneos el estado chileno estaba concediendo concesiones a particulares y compañías colonizadoras, las que se comprometían a poblarlos y hacerlos producir. Estos significó, que a cualquier lugar donde llegaran a establecerse los chilenos

que retornaban de Argentina, se encontraron con concesiones efectuadas simultáneamente o anteriores a la fecha de su ocupación. Sucedió entonces, que muchas veces se otorgaron concesiones a Sociedades sobre terrenos ocupados por colonos espontáneos, pero también se dio el caso que los colonos espontáneos se instalaron en terrenos otorgados a sociedades.

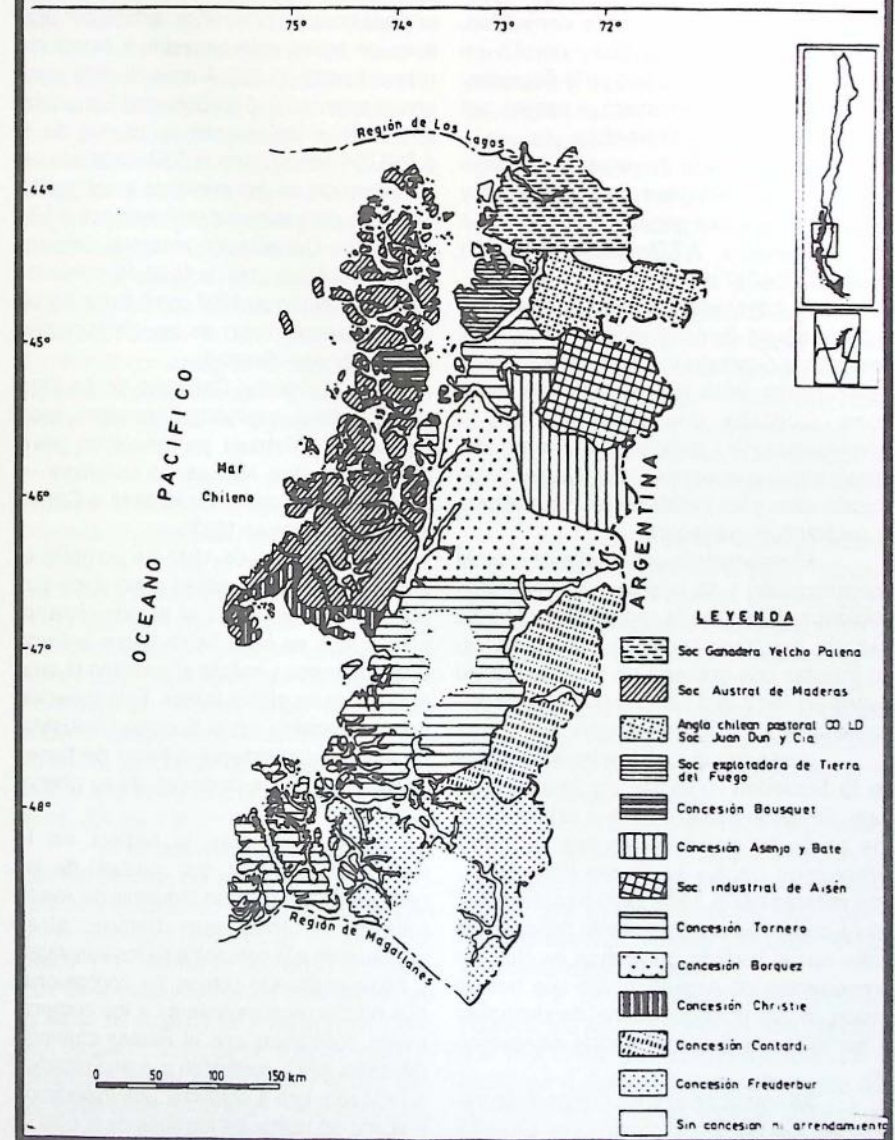
En algunos casos los ocupantes espontáneos podían exhibir permisos de ocupación o tenencia expedidos por el Inspector Regional de Colonización, pero estos permisos eran temporales y estaban subordinados a lo que en definitiva dispusiera el Fisco sobre dichos terrenos.

La existencia de dos formas radicalmente opuestas de ocupación, la de las compañías colonizadoras respaldadas por el Estado y la de los pobladores espontáneos que sin reconocimiento ni auxilio oficial se instalan en la región, dio origen a continuos roces y conflictos entre las compañías colonizadoras y los pobladores espontáneos como aconteció en Valle Simpsón entre los años 1912 y 1919.

## POBLAMIENTO DEL VALLE SIMPSON

Por decreto del 10 de mayo de 1903 se concedió a Luis Aguirre permiso de ocupación por 20 años de los valles Coyhaique, Nirehuao y Mañihuales. «Sobre esta base se formó en Valparaíso la Sociedad Industrial de Aysén, con un capital de 2.000.000 de pesos divididos en 20.000 acciones. El señor Aguirre traspasó la concesión a manos de la Sociedad a cambio de 3.000 acciones. El traspaso de la concesión a manos de la Sociedad fue aceptado por el gobierno el 20 de octubre de 1903. La Sociedad Industrial de Aysén, junto con la concesión recibía todos los deberes que ella implicaba». (Ibáñez 1973)

## XI Región: Concesiones y arrendamientos (entre 1903 y 1918)



La Sociedad Industrial de Aysén, inició sus actividades en 1904 con el traslado de 500 trabajadores a la región, la mayoría procedentes de Chiloé, a objeto de construir un camino que comunicara la costa con los valles interiores, esto era, de Puerto Chacabuco, único fondeadero conocido adecuado a barcos de cierta capacidad, hasta el valle Coyhaique, donde se estableció la administración de la Sociedad. Hacia 1907 estaba terminado el camino con una extensión de 80 kilómetros.

La ganadería de vacunos y lanares fue la principal actividad de la Sociedad y hacia 1913 la masa ganadera "alcanzaba a 107.098 lanares, 7.776 vacunos y 2.233 equinos" (Ibáñez 1973).

La administración de la Sociedad se estableció en la confluencia de los ríos Simpsón y Coyhaique y se convirtió en el centro motor de la vida de toda esa vasta zona. Contaba con edificios para la administración, habitaciones para los empleados y obreros, una Tenencia de Carabineros y las instalaciones propias para la explotación ganadera.

El aislamiento por la falta de vías de comunicación y la lejanía de los centros poblados dificultaba la comercialización del ganado, razón por la cual la Sociedad acordó instalar una grasería en el curso del río Aysén en 1913. Así nació lo que con el tiempo llegaría a ser Puerto Aysén.

Junto con el inicio de las actividades de la Sociedad Industrial de Aysén, en el valle Simpsón comenzaban a establecerse los primeros pobladores espontáneos. Primero lo hacen en forma individual e intermitente hasta 1908, pero a partir de esa fecha comienza el poblamiento definitivo del valle con la llegada de grupos de chilenos procedentes de Argentina, los que buscan «campos sin dueños» como denominaban a los terrenos fiscales, donde establecerse.

Mientras en el Valle Simpsón se instalaban los primeros pobladores espontá-

neos, el Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización otorgaba por decreto N° 794 del 25 de junio de 1903, a los señores Antonio Asenjo y Alejandro Bates, permiso para ocupar los valles de los ríos Simpsón, Blanco y Palos, con la obligación de radicar 30 familias de colonos anglosajones en cinco años, establecer una línea de navegación bimestral e introducir mejoras por \$ 40.000. A base de esta concesión se constituyó la «Sociedad Ganadera de los Tres Valles» con un capital de \$ 1.550.000 divididos en 11.550 acciones. La transferencia de los derechos y obligaciones de la concesión fue ratificada por el Ministerio de Colonización mediante decreto N° 332 del 13 de abril de 1908. Se consideró el 7 de marzo de 1906 como fecha inicial para el cumplimiento de las obligaciones contraídas con el estado.

La Sociedad Ganadera de los Tres Valles cedió a «capitalistas franceses, todo el bosque existente en los valles para establecer una fábrica de celulosa, y contrató la colocación de familias a Carlos von Flack» (Pomar 1923).

En marzo de 1911 se cumplió el plazo sin que la sociedad concretara sus obligaciones para con el estado chileno, expuso que no se le había hecho entrega de los terrenos y solicitó al gobierno la suspensión de los plazos fijados. Esta situación fue aprovechada por la Sociedad Industrial de Aysén, que comenzó a hacer gestiones para modificar los deslindes de su concesión.

Al conocerse la noticia en la Patagonia argentina, que «al lado de los campos de la Sociedad Industrial de Aysén habían terrenos que tiempo atrás pertenecían a la concesión de los tres valles y había caducado porque los concesionarios no dieron cumplimiento a los compromisos contraídos con el Estado chileno» (Mansilla 1942) motivaron a Juan Foitzick y a Belisario Jara a organizar una expedición a objeto de ubicar los terrenos de la conce-

sión que había caducado.

Después de una difícil marcha llegaron a un puesto de la Sociedad Industrial de Aysén, donde fueron informados por el administrador que «habían perdido su tiempo porque todos esos terrenos estaban bajo el dominio de la Sociedad y les advirtió que era inútil que volviesen» (Mansilla 1942). Hasta ese momento la Sociedad Industrial de Aysén «había trabajado los valles que nadie disputaba pues estaban vacíos de pobladores ajenos a la compañía, desde ese momento se inició una nueva etapa en la vida de la región, al entrar en pugna esta sociedad con los pobladores del Valle Simpsón» (Ibáñez 1973).

No obstante las advertencias de la Sociedad los pobladores insistieron en su intento de ocupar el valle del Simpsón. En 1912 iniciaron desde la frontera un camino de acceso para conseguir su objetivo y tuvieron que valerse de métodos ingeniosos para no destruir los cercos de la Sociedad Industrial, «construyeron puentes portátiles para pasar las carretas por los cercos de la Sociedad Industrial de Aysén sin romper los cercos de alambre. Instalaron el campamento a orillas del río Aysén y lo prepararon todo para cruzarlo en una sola noche con cuantos elementos eran necesarios. De esta manera al anochecer ya estuvieron instalados al otro lado, donde rápidamente alzaron rústicas chozas con banderas chilenas. La policía llamada a desalojar, obediente a la compañía, no se atrevió contra ellos. (Ovalle 1954)

La no actuación de la policía lo podemos explicar, por el hecho que los colonos se instalaron en terrenos que no eran de la Sociedad Industrial de Aysén y que desde 1911 estaba en suspenso la caducidad de la concesión de los Tres Valles, por lo tanto los colonos se instalaron en terrenos fiscales o "campos sin dueños" como lo denominaban los pobladores. Por otra parte, estos chilenos no eran gente desvalida, traían con ellos sus pertenencias y sus ani-

males los que movilizaban con guías de campaña (Guías de libre tránsito) otorgadas por las autoridades trasandinas. Según informaciones de los propios pobladores hacia 1914 tenían 33.000 vacunos, 67.000 ovejas y 11.500 caballos.

El Ministerio de Colonización, por decreto N° 1170 del 18 de junio de 1914, caducó la concesión de la Sociedad Ganadera de los Tres Valles, lo que significó que los colonos establecidos en el Valle Simpsón están legalmente asentados en tierras fiscales, sin embargo la Sociedad Industrial de Aysén solicitó al gobierno que se modificaran los deslindes de su concesión, incorporando el Valle Simpsón. A cambio de esto devolvería al Fisco el valle Mañihuales, que no obstante estar en su concesión este no había sido ocupado. Si bien esta permuta no significaba una mayor extensión territorial tenía la ventaja para la Sociedad Industrial de Aysén que los nuevos campos eran invernadas y formaban un todo homogéneo con los terrenos ya en explotación». (Ibáñez 1973)

La solicitud de la Sociedad aumentó la tensión existente en el valle, debido a que los pobladores habían enviado cuatro solicitudes al Ministerio de Colonización pidiendo acogerse a la ley de colonización de 1896, además no estaban dispuestos a ceder, lo que quedó de manifiesto al establecerse en el valle a pesar de las advertencias de la Sociedad, que para presionar introdujo animales al valle.

En noviembre de 1914 se promulgó el decreto del Ministerio de Colonización que autorizaba a la Sociedad Industrial de Aysén para ocupar el valle Simpsón, razón por la cual comenzó a presionar con más fuerza a los pobladores del valle.

El 1° de enero de 1915 los pobladores del valle fueron sorprendidos por una nota del administrador de la Sociedad Industrial, donde informaba que con fecha 23 de noviembre de 1914 el gobierno le había concedido permiso para ocu-

par el Valle Simpsón y que tenían que retirar sus animales que tenían en él. Los pobladores no aceptaron tal imposición. en una segunda notificación la Sociedad «les ofrece la posibilidad de ubicarlos en la zona adjudicándoles 40 hectáreas a cada familia, el no acceder a estas disposiciones, de habitar áreas señaladas por la Sociedad, esta cobrará arriendo de pastaje» (Alianza Liberal. Llanquihue 1915).

Los pobladores se niegan a evacuar los terrenos y no aceptan las condiciones de la Sociedad de radicarlos en 40 hectáreas, porque a juicio de ellos, «sólo les serviría para los corrales de sus animales. La situación es conflictiva, la sociedad está dispuesta a hacer respetar sus derechos adquiridos en el valle por concesión gubernamental y los pobladores expresan que resistirán y no abandonarán las tierras que con esfuerzo están trabajando y valorizando.

Posteriormente se pretendió expulsarlos mediante el uso de la fuerza pública, medida que tampoco logró efecto. Ante la resistencia de los pobladores la Sociedad Industrial de Aysén vio que era inútil seguir pretendiendo ocupar los terrenos y en 1917 se volcó a los campos de Ñirehuao, que estando en los límites de la Sociedad habían permanecido al margen de la explotación.

Para solucionar el diferendo, en marzo de 1919 el gobierno modificó los límites de la Sociedad Industrial de Aysén, incluyendo la parte norte del valle Simpsón, dejando a solucionar el problema que lo había motivado, subsistiendo la tensión, que llevó a los pobladores a realizar nuevas gestiones ante la autoridad.

La resistencia y la firme actitud de los pobladores del Valle Simpsón, llevaron al gobierno a cambiar su actitud frente al poblamiento y colonización de Aysén. El gobierno junto con reconocer a los pobladores el derecho a ocupar las tierras que trabajaban, comenzó a tener una ma-

yor participación en la colonización de la región.

Estos conflictos fueron provocados por el desconocimiento que se tenía de la región y sus verdaderas posibilidades económicas, que llevaron al gobierno a tener poca ingerencia en el poblamiento de la región, entregando precipitadamente numerosas concesiones en los mismos años en que se estaba produciendo un poblamiento espontáneo.

## BIBLIOGRAFÍA

GRENIER, Philippi. «El poder político chileno como agente de colonización». Revista TRAPANANDA N° 4. Aysén 1982.

IBÁÑEZ SANTAMARÍA, Adolfo. «La incorporación de Aysén a la vida nacional 1902-1935». Revista HISTORIA N° 11. Instituto de Historia de la Universidad Católica de Chile. Santiago 1973.

CORFO-IREN. «Propiedad y tenencia de la tierra». Santiago 1979.

MANSILLA RUIZ, Antonio. «Chile Austral-Aysén». Instituto Geográfico Militar. Santiago 1946.

NIEMEYER, Hans. «Un episodio del poblamiento de la Patagonia chilena. La Guerra de Chile Chico». Revista TRAPANANDA N° 4. Aysén 1981.

NORAMBUENA, Carmen. «La inmigración en el pensamiento de los intelectuales chilenos 1810-1910». La Serena 1991.

OVALLE, Leonor. «Ocupación de Aysén». Informaciones Geográficas. Santiago. 1954.

POMAR, José. «La concesión de Aysén». Revista Chilena de Historia y Geografía. Santiago 1923.

VERNIORY, Gustave. «Diez años en la Araucanía 1889-1899». Ediciones de la Universidad de Chile. Santiago 1975.

DIARIOS  
«La Alianza Liberal». Puerto Montt. 1914-1915.  
«El Diario Ilustrado». Santiago. 1914-1915.

ARCHIVOS  
Ministerio de Relaciones Exteriores, Culto y Colonización. Informes Consulares.  
Ministerio del Interior. Intendencias.

# PATRICIO MANNS A CONTRALUZ

Escribe Oscar Domingo Gutiérrez, desde Río Grande, especial para Impactos.

*"Mire usted aquí y quédese muy quieto por un momento. Coloco la placa. Enfoco. Corrijo la posición de la máquina. Observo. Quedo inmóvil, inspiro y reservo todo el aire para perpetuar el instante. Él está allí. Intacto. Perfecto. Completo. Sístole-diástole. Ha llegado. Para mí"*

DELIA INÉS HARINA: CONTRALUZ

Drimis Winteri, personaje ficcional de Patricio Manns, crecido desde lo que fue para la historia de Julio Popper la "mula blanca", tiene una facultad chamánica: puede ver el corazón del rumano.

En el "Corazón a Contraluz" se produce de esta forma un nuevo vuelo para que el mítico Popper navegue por los universos de la fantasía, poniendo a veces pie en tierra sólo cuando lo permiten las frescas mareas de la verosimilitud.

## LA HISTORIA Y LA NOVELA

Entre la publicación de nuestro primer artículo sobre el tema y éste hubo en nosotros otra lectura de Manns en su visión popperiana, y también recopilamos opiniones de otros novelistas que han realizado su personal abordaje de lo histórico para construir sus relatos:

"Mi mirada hacia la historia es la mirada del narrador, -ha dicho Mempo Giardinelli, premio Rómulo Gallegos con su obra EL SANTO OFICIO DE LA MEMORIA-. Para mí, la historia es como un parque de diversiones, una sala de espejos deformantes o un laberinto; entro sin saber lo que voy a encontrar. Y siempre por una necesidad de la novela que estoy narrando.

Me pasé nueve años tomando notas, revisando libros específicos, visitando hemerotecas. Pero mi investigación no es la de un historiador. El historiador sabe lo que va a buscar, tiene una idea de lo que quiere encontrar. No es mi caso".

Y si desde nuestra visión documentada del ayer fuimos severos con la construcción de Manns, encontramos quien lo defiende, al decir de Mabel Pagano: "Evidentemente, el escritor tiene mucha más libertad que el historiador en el momento de usar documentos a ir a las fuentes. Se safa. Al historiador, en cambio, el tema lo comprime. Y no puede faltar a la verdad" (...) "Al escribir una novela histórica, trato de que la narración resulte más cierta que lo que el documento en forma cruda podría significar. La ficción nos lleva por el camino de la mentira, a una verdad que de otra manera resulta intolerable o inaprensible. (...) como novelista uso mi libertad para inventar encuentros entre personajes, desarrollar diálogos y describir escenas que el documento no provee. Mi primera obsesión es, pues, investigar el pasado, porque entiendo que en la medida en que nos preocupemos por descubrirlo evitaremos tropezar siempre con la misma piedra".



Grupo de Popper enfrentando a los selk'nam.

## LOS OTROS POPPER

Profundo conocedor de la vida de Popper y sus ecos, Boleslao Lewin ha concentrado información sobre la inclusión de nuestro personaje en los universos de la narrativa.

UN COFRE EN LAS ANTÍPODAS, del checo Frantisek Langer: "Aunque disponía de buenas fuentes de información -como lo prueban algunas de sus afirmaciones- ofreció una biografía (...) muy distante de la real. Si bien a un novelista no se le puede negar licencia poética, la que este autor se toma es excesiva": Popper será un mendigo judío de Praga que llegado a nuestro sur prueba suerte con el oro, y manda a imprimir su estampilla en Lima, para después de

otras vicisitudes terminar sus días pobre en un asilo de Bohemia.

POPPER Y SUS PINGUINOS de Richard y Florencia Atwater. El personaje es un pintor de brocha gorda que quiere conocer el Polo Sur, hasta que un día recibe como obsequio un pájaro bobo.

TIERRA DEL FUEGO de Francisco Coloane. Lewin también se ocupó de esta manifestación dada en Chile -"campo de batalla con sus enemigos"- donde encuentra variadas exageraciones sobre el éxito de su empresa aurífera, la beligerancia de su comportamiento y un particular sadismo como cuando se escribe: "colgó tres o cuatro individuos en los postes que marcaban los linderos de sus pertenencias, poniéndoles un letrero que decía: lasciate



Indias pintándose el rostro.

ogni speranza voi ch'entrate, la frase de Dante que advertía a los humanos que perdieran toda esperanza al pasar los umbrales del infierno. Los onas, ni los aventureros del arroyo Beta, sabían latín; pero más elocuente que la lengua del Dante fue para ellos el cráneo mondo de los esqueletos sobre los cuales se preparaban los caranchos ahitos de festión". Dante no escribía en latín, pero, agregaba Boleslao: "Estos lunares, sin embargo, no quitan valor global a la obra de Coloane".

## EL ACERVO CULTURAL

Debemos en algún momento de estas lecturas volver sobre lo editorializado en IMPACTOS 81, cuando se señala: "el investigador histórico, demasiado permeable a los valores y moral que lo gobierna, pretende interpretar los hechos bajo ese

prisma, no importando que para esto oculte información, desprecie ciertos datos objetivos o pontifique actos y verdades que para él son relevantes". Acercándonos de alguna forma a los dichos de Carlos Mayo cuando nos pregunta: "¿Es la imaginación del historiador distinta de la del escritor de ficción porque uno, el historiador, está condenado a imaginar lo más fielmente posible la realidad y el otro puede en cambio jugar libremente con ella, impostarla o ignorarla por completo?"

Ambas circunstancias deberán tenerse en cuenta a la hora de entrevistar a Patricio Manns por toda la información que agregó por sobre la realidad, todo el mundo ficcional por él construido sin tener en cuenta el acervo cultural propio de esta región austral. Tal vez la respuesta que él de nos mantenga en aquella aproximación que brindara Dalmiro Sáez cuando dijo:

"Estoy convencido de que los poetas saben más historia que los historiadores. En Martín Fierro hay más historia que en la historia de Mitre. Sabemos más sobre la Dinamarca de la época de Hamlet leyendo a Shakespeare que consultando un libro de historia. La poesía es atemporal: describe emociones. Y la emoción no ha cambiado tanto en el mundo".

## MUNDOS PARALELOS

Ya hace algunos años con la edición de FUEGIA de Eduardo Belgrano Rawson se abundó en tinta sobre la fidelidad hacia lo histórico en la novela. Fuegia aludía al conocido personaje del tiempo de la Beagle, pero en ningún momento del relato se menciona a la Tierra del Fuego, a la Argentina, y hasta se cambiaban los topónimos.

"Hay una semejanza entre el historiador y el novelista, en el sentido de que ambos están tentados a hacer coincidir el material que trabajan con su ideología. Y el buen historiador y el buen novelista son aquellos capaces de lograr que lo que investigan mantenga independencia". Afirmó Marcos Aguinis en una mesa redonda sobre historia y narrativa realizada en Buenos Aires en octubre de 1992: "Los argentinos sentimos urgencias de explorar nuestro pasado, que es la mejor forma de saber quienes somos. Pero ciertos aspectos de nuestra identidad nacional nos resultan intolerables, difíciles, complejos, dolorosos. Entonces, tenemos que someternos a una especie de rodeo, engañándonos, como si fuéramos a tratar temas que tienen que ver con nuestra realidad, para finalmente penetrar a saco en ella. Creo que la novela histórica desempeña ese papel tramposo y tan necesario. Porque nos promete contarnos algo que ha ocurrido lejos y hace tiempo y que nada tiene que ver con nosotros. Cuando caemos en esa trampa,

de pronto nos encontramos que estamos hablando de algo que nos concierne en forma muy directa y muy intensa. Y ahí empezamos a encontrarnos con nosotros mismos, empezamos a elaborar nuestra identidad". Marcos Aguinis, médico y psicoanalista, es notable autor de novelas de sesgo histórico social, desde aquella LA CRUZ INVERTIDA.

En tanto que Martha Mercadero acude a nosotros para decir: "Condición fundamental de la novela es que participe de la naturaleza de toda obra de arte, es decir, de la poesía, en el sentido griego de poiseis, de creación: glosarla es tergiversarla, es espantar o aplasta el ángel que la guarda. Glosar es contar con otras palabras lo que se ha escrito con las únicas válidas para el autor..."

"Pero si la ficción literaria no admite ser reducida a nada diferente, la historia no sólo es posible de ser resumida y glosada, sino además, exige ser constantemente reinterpretada y corregida. (...) La desmesura de la tarea sofoca la chispa creadora; el peso testimonial aplasta el gozo poético, eso que Benedetto Croce llamaba intuición lírica, es decir, la expresión creadora de una impresión. Y sin embargo, cada vez hay más escritores que toman a la historia como tema de sus ficciones".

"Como el humor y el amor, la ficción literaria desarma y recompone la realidad, modifica sus contornos, esparce sombras y resplandores de naturaleza subversiva y se mete en regiones donde nadie más puede entrar. Una ficción histórica está obligada a sentirse en libertad para cruzar las fronteras que separan la imaginación creadora de los datos objetivos cuantas veces sea necesario. Se trata de una relación peligrosa entre dos polos igualmente válidos. Relación de atracción y rechazo, de complicidad y traiciones, de equilibrio inestable, fuentes de conflicto y, por lo mismo, de vitalidad. El novelista es un "re-



Grupo del selk'nam.

velador" de la realidad".

## LOS ENCAJES LITERARIOS

Patricio Manns ha producido un Popper a caballo, tal vez correspondiéndose con la visión que nos deja Dalmiro Sáenz: "La verdadera historia argentina me enseñó que basta con separar a un hombre de la tierra que pisaba y colocarlo sobre el lomo de un caballo para convertirlo en otro hombre. También comprendí que si las circunstancias obligan a ese hombre a desmontar, el hombre de a pie nunca será el mismo que antes". Es lo que uno siente entre el Popper del capítulo I: NADA SE PUEDE ESCONDER, y el omnipotente señor del segundo capítulo.

Más adelante Manns presentará la

imagen del Jinete Insomne, lo que nos remite a la saga del peruano Manuel Scorza, pero si en la página 46 Popper será insomne jinete, en la 113 las cualidades se transferirán al matador de indios Sam Hyslop "que juraba que no había dormido nunca, y que el acto de dormir no le era indispensable".

Resulta subyugante el clima generado por Manns a lo largo de todo el capítulo XVIII, del encuentro del "pobre Pauper" con Rimbaud, producto tal vez del mayor conocimiento del escritor sobre el ámbito parisino. En tanto que la aparición de un personaje ficcional -Ambrosio Comarcano- da continuidad al relato por un espacio inesperado, también para el lector versado en la situación histórica.

No nos queda duda de la

inexistencia de un ATLAS GENEALÓGICO DE LA NOBLEZA ARGENTINA de Martín Facundo de Alvear y Sinmando, pero sí en cuanto al uso corriente de los términos atorrante y chanta para los días en que viviera Julio Popper.

## EL FLUIR DE LA EXISTENCIA

El Popper de Manns ha puesto en juego mi condición de lector regional. Y en un plano más amplio de mis vivencias me ha permitido imaginar con el lector situaciones sobre las cuales uno no tiene imágenes adquiridas, por corresponderse a un terreno en el cual difícilmente el historiador deja testimonio; como el caso de las escresencias naturales.

Así leemos en la página 23 de EL CORAZÓN A CONTRALUZ; "Como se sabe, en la tundra no hay eco. El eco es un invento de los montes y de las quebradas. Por tal motivo la soledad en la tundra es tan elocuente, aunque el excitado tirador no tenía tiempo de apreciarla. Sus ojos

brillaban a causa del riesgo y de los fragores de su ríspido combate. Recogiendo el brazo izquierdo, abrió la cremallera de la bragueta y orinó una orina palpitante, una orina de cúbito dorsal, caliente, conmocionada, que cayó al suelo como un surtidor de rocío amarillo, a deshora y humeante. Cerró la bragueta, corrigió la posición de sus brazos, torció la cabeza por encima del hombro, para que el caballo lo escuchara..."

Por qué a diferencia de lo que ocurre con los libros de historias en la novela los prohombres del ayer se nos presentan en la carnadura total que bien pueden haber tenido. Y si no lean este fragmento de EL FARMER de Andrés Rivera, donde don Juan Manuel de Rosas

aparece el 27 de diciembre de 1871 dedicado a menesteres similares a los descritos anteriormente:

"Salí a la nieve, y el cielo y el mundo estaban en silencio, oscuros y sólo había luz en mi rancho, y yo me desabroché la bragueta, y oriné sobre la nieve. Un meo largo y dorado. Fuerte el meo. Casi como el de un caballo. Y vi, en la oscuridad, sobre la nieve, el arco que dibujó la orina caliente. Y me gustó ver cómo humeaba la orina en arco dorado que dibujó en la nieve.

"Quedaron dos o tres gotas de orina en la bragueta. Y otras se me fueron piernas abajo. A veces, cuando dejo que la perra se me acerque, la perra estira el hocico y me huele la bragueta. Y su nariz se dilata.

Y le asoma, entre los dientes, la punta rosada de la lengua. La perra, con el hocico en mi bragueta, gime. Me gusta que gima. La perra sabe que huele el húmedo rastro de la orina de un macho.

"Me abroché la bragueta y volví al rancho porque se me congelaban los pies dentro de las botas".

**Muerto  
Popper en el  
año de la  
invención  
"del cierre  
de su  
marrueco"...**

## ¿UN CIERRE INDISPENSABLE?

Irving Wallace y David Wallechinsky en el segundo tomo del ALMANAQUE DE LO INSÓLITO afirman que la cremallera fue inventada en EE.UU. por 1893 por Whitcom L. Judson pero aplicable solamente al calzado. Recién por 1910 encontraría su uso en las "braguetas de los pantalones para hombres y en las faldas de mujer".

Muerto Popper en el año de la invención "del cierre de su marrueco" sólo nos queda pensar que él podría haber ideado con anterioridad un prototipo de cierre y que no atinara a patentarlo tan de inmediato como lo hizo con su cosechadora de oro.

# RISAS Y ANÉCDOTAS "EN CRUDO"

Edgardo Riquelme, más conocido en Magallanes como el "Negro" Riquelme, acaba de publicar un libro con anécdotas acontecidas en los últimos cuarenta años en la Empresa Nacional del Petróleo. "Impactos" da hoy a conocer algunas de estas entretenidas historias.

## CARLOS IBÁÑEZ Y LA PESTE EN MANANTIALES

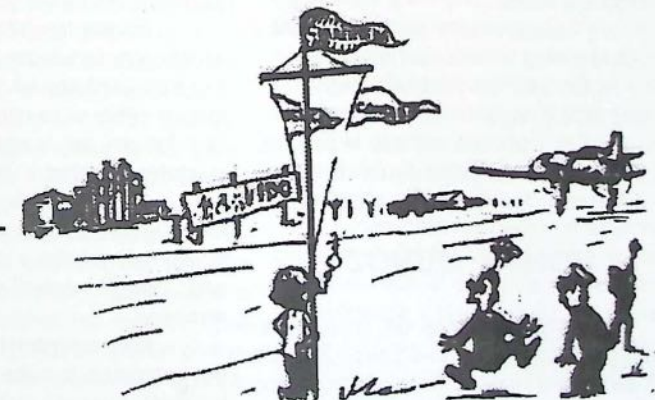
En la visita que hiciera a Magallanes a fines de 1956 el ex-Presidente de Chile, don Carlos Ibáñez (Q.E.P.D), su programa contemplaba un recorrido por Tierra del Fuego y, como era de suponerlo, se incluía la visita a algunos campamentos de ENAP, donde, ante la notoriedad de la visita, se produjo un inusitado movimiento, destacándose el orden y aseo y en los admiradores un deseo de expresivas demostraciones escritas en pequeños carteles, que bien podríamos llamar o catalogar de sobrias.

En ese entonces, el encargado del campamento Manantiales era nuestro conocido compañero don Francisco Jarque (don Pancho), quien, como buen ex-marino, trató hacer de su dominio una excepción de limpieza y presentación. Consiguieron suficientes banderas para colocar en todos los edificios y dos un poco más grandes,

una para el mástil del campamento y la otra para la Planta de Gasolina, que era la más grande y admirada instalación de ENAP en Magallanes.

A sus colaboradores directos, los conserjes, les impartió a cada uno una función determinada. Con los capitanes de las barcasas consiguió algunos gallardetes de uso náutico y a los pintores del campamento les ordenó que hicieran en una plancha de madera terciada un letrero con la palabra «BIENVENIDO».

La calma aparente de la misión cumplida se dejó apreciar en el campamento. Don Pancho, satisfecho, caminaba de un lado a otro tratando de encontrar detalles y así llegó el día de la esperada visita. El clima magallánico, como siempre, hizo su



demonstración de afecto con un viento de regular intensidad y una llovizna sostenida con más de 12 horas de anticipación.

Esto en nada afectó al programa presidencial. El avión aterrizó en Manantiales a la hora establecida, bajando Su Excelencia de inmediato, seguido de una larga caravana de camionetas en las que iba repartida la comitiva.

El letrero BIENVENIDO fue colocado sobre un montículo a 500 metros antes de Manantiales, pero, como había sido pintado con polvo negro, el agua de la llovizna se encargó de borrar parte de la palabra bienvenido, dejando visible solamente la terminación «IDO». Afortunadamente Su Excelencia no alcanzó a percatarse.

Pero eso no fue todo. El almirante, Jefe de la IIIa. Zona Naval, cuando salía del aeródromo de Co. Manantiales, miró hacia los mástiles provisionarios allí instalados, llamándole la atención los gallardetes izados en uno de ellos. De inmediato, en forma muy gentil, preguntó a su anfitrión el señor E. Villavicencio:

-¿Uds. también acostumbran a usar nuestra señalización de gallardetes Sr. Villavicencio?

-A veces Sr. Almirante, pero más bien en los terminales de carguío y recepción de crudo...

-¿Tienen enfermos contagiosos o en cuarentena en Manantiales?...

-¡Oh no, de ninguna manera!... ¿Y por qué pregunta almirante?...

- Es... porque en ese mástil están colocados los gallardetes de contagio a bordo y temía por su excelencia...

## JONÁS MUÑOZ

Durante la década del sesenta trabajaba como topógrafo en el Equipo Sísmico Nº 5 don Mario Muñoz, más conocido como «Pinta», quien estaba a cargo del trazado

de las líneas sísmicas que posteriormente serían utilizadas para la ubicación de las cargas explosivas.

En ese entonces el Equipo estaba instalado en Cuarto Chorrillo, cercano a Punta Catalina en la isla de Tierra del Fuego, siendo ese sector muy conocido por las bajas mareas que se extendían por varios kilómetros, lo cual era ideal para quienes gustaban ir a mariscar.

Una hermosa tarde de verano, Pinta y su ayudante Pinocho Durandeu, se pusieron de acuerdo para ir a la playa y aprovechar de este modo las bondades del clima.

Mientras caminaban en busca de los apetecidos productos del mar, sorprendentemente Durandeu abrió sus ojos en señal de asombro y dirigiéndose a su jefe le indicó un lugar donde yacía un gran bulto.

-¡Jefe, jefe, mire lo que hay allí, parece una ballena o algo similar!

Pinta, sin perder tiempo, aceleró sus pasos hacia dicho lugar y grande fue su sorpresa al comprobar que efectivamente era un ballenato muerto y que seguramente habría varado hacía ya varios días.

Ni corto ni perezoso, sacó su máquina fotográfica y comenzó a sacar fotos de dicho animal, que no dejaba de ser interesante debido a sus grandes dimensiones.

Estaba tan entusiasmado con este asunto que pensó que podría obtener una foto más espectacular para el recuerdo, ya que no sabía si se repetiría esta oportunidad. fue así que le pasó la máquina a su ayudante mientras le decía:

-Voy a tratar de subirme al lomo del animal y apenas esté sobre él tú te acercas lo que más puedas y ¡click!, disparas y ya está, ¿okey?... ésta sí que va a ser foto de concurso.

Muy cuidadosamente nuestro amigo comenzó a subir por el lomo del ballenato, logrando después de algunos minutos llegar a la parte más alta de éste y

luego, mientras posaba cual artista para la portada de una revista, se dirigió a su amigo, diciéndole:

-Ya estoy listo para la foto, apunta y dispara.

Durandeu enfocó la lente encuadrando la figura de Pinta sobre el ballenato y utilizando el mar como fondo, le gritó:

-Ahora sí estoy listo. ¡Sonríe! listo y...

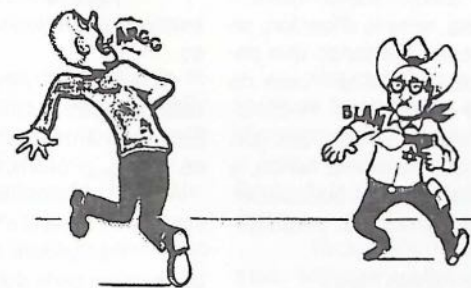
¡¡¡Cataplum!!!

Debido al tiempo que este animal llevaba muerto, su piel y sus tejidos no pudieron soportar por mucho tiempo el peso de nuestro «cazador», lo que significó que éste fuera prácticamente tragado hasta la cintura, alcanzando a afirmarse trabajosamente con los brazos, evitando así un problema mayor.

En muy pocos segundos, Pinta salió de esa incómoda posición y corriendo como alma que lleva el diablo se alejó rápidamente del lugar.

Pinocho, su ayudante, no se explicaba el por qué llevaba tanta prisa, hasta que comenzó a sentir en el ambiente un fuerte y pestilente olor a huevos podridos, seguido de una especie de silbido, que eran producto de la rápida salida de los gases malolientes desde el interior del animal, dado su avanzado estado de putrefacción.

Una vez que ambos estuvieron lejos del fétido lugar, y tomando lo sucedido con mucho humor, dieron rienda suelta a las risas y comentarios por esta sin igual aventura que le significó a Pinta un prolongado baño con sales aromáticas a su regreso al campamento



De la foto para concurso nunca más se supo...

## UN DISPARO EN PELLOMENCOCITY

Corría el año 1952. En aquel entonces trabajaba en Perforaciones, en Victoria Sur, anteriormente bautizado por don Federico González como «Pellomencocity», el técnico en entrenamiento Héctor Argandoña, a quien llamaban «Pirulo», hombre que gustaba hacer bromas de todo tipo a sus compañeros de trabajo.

Con el fin de vengarse y dar una lección de una vez por todas al amigo Pirulo, sus compañeros encomendaron a Jorge Gjuranovic, más conocido por «Yura», para que discutiéramos sobre alguna broma que le sirviera

de escarmiento. Yura poseía un revólver de calibre 22 y se le ocurrió que sacándole los plomos a los proyectiles y reemplazando la cavidad vacía de las vainas por esperma de vela, podría producir o simular un disparo auténtico. Fue así como se dio a la tarea de vaciar los proyectiles y reemplazar el plomo por esperma, para lo cual se proveyó de una vela encendida y vació el esperma en las vainas.

Para cerciorarse que el sistema funcionaba, disparó el arma contra la pared y comprobó que el esperma se desparramaba fácilmente y la explosión era semejante a una normal. Pero se olvidó de algo muy importante, que con las horas transcurridas el esperma se endurecía.

En la tarde, a la hora que Pirulo acostumbraba a darse la ducha, Yura esperó su llegada. A todo esto los empleados en sus respectivos dormitorios permanecían alerta en espera de los acontecimientos. Cuando se presentó Pirulo, siempre sonriente y cantando, Yura le increpó duramente, acusándolo de mal compañero, seguidor con los jefes y otros improperios de grueso calibre, con el objeto de provocar su ira, lo que logró finalmente. Como era de esperar, Argandoña reaccionó violentamente e intentó agredir a Yura, pero éste sacó rápidamente su revólver y le disparó. Ante el disparo, Pirulo se llevó las manos al pecho, palideció intensamente y paralogizado se quedó mirando fijamente a Gjuranovic. Este, ante la situación, se llevó un tremendo susto pensando que podría por olvido haber dejado una bala de verdad en el tambor del revólver. Reaccionó rápidamente y condujo a Pirulo, que aún no reaccionaba, ya que se sentía herido, a la Clínica para que lo viera el practicante. Pirulo, mientras era conducido, preguntaba:

-¿Por qué lo hiciste Yura?

Felizmente no pasó más allá de ser una pequeña herida en la epidermis sin importancia.

Vuelto todo a la normalidad, y con los comentarios consiguiente y tallas de todos los compañeros, Gjuranovic le preguntó a Pirulo:

-Dime, sinceramente, cuando te sentiste impactado y quedaste mirándome fijamente ¿qué pensaste?

A lo que Argandoña respondió:

-Mira, para serte sincero lo que pensé en ese momento es que ¿si este tal por cual me mató, por qué no me caigó?

## ¡HAY QUE PROBAR EL AGUA!...

En una de sus tantas inspecciones

a las faenas en el terreno, don Sergio Schindler, esta vez en compañía de Wido Covarrubias, observó una laguna de regular tamaño muy cercana a una batería recolectora de crudo del sector próximo a la población de Posesión.

Como hacía más de 25 días que no llovía y el clima se había mostrado seco, y hasta cierto punto algo caluroso, la cantidad de agua preocupó más de la cuenta a don Sergio, quien deteniendo la camioneta preguntó a Wido:

-¿Sabe Ud. de dónde puede provenir esta cantidad de agua?

-Corresponde al drenaje de la batería de crudo Sr. Schindler.

-¡Qué raro!...Entonces significa que estamos produciendo más agua que crudo.

-No don Sergio, es que el terreno está ya impermeabilizado y el agua acumulada no alcanza a evaporarse. Ahora si tiene duda... ¿Podemos probarla?

-Para salir de la duda es mejor hacerlo. ¿No le parece?

Y bajándose ambos de la camioneta, cruzaron parte del coironal y colocándose en cuclillas sacaron un poco de agua en las palmas de las manos, probándola con la punta de la lengua.

-¡Se da cuenta Wido!... Esta agua es dulce, así que no puede ser de la batería... Aquí hay algo anormal...

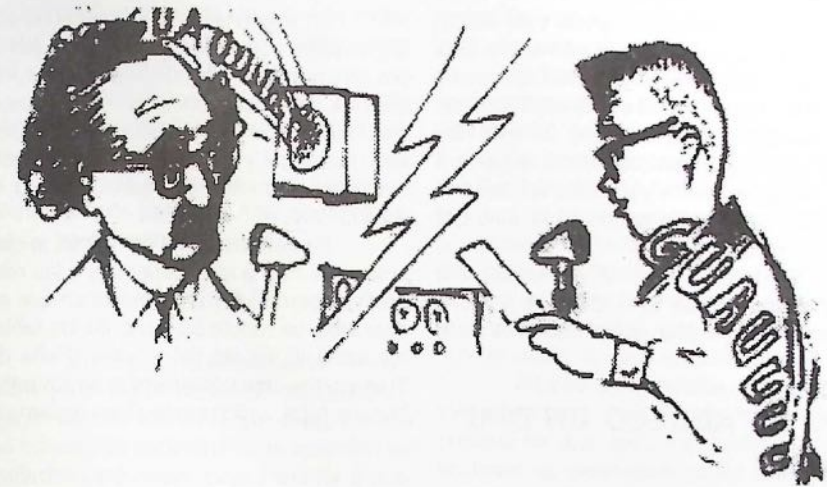
-Es que por aquí no pasa ninguna línea de agua dulce don Sergio-, fue la dudosa contestación de Covarrubias, que había supuesto probar agua salobre.

Estaban en esta discusión, cuando acertó pasar el operador de turno, al que don Sergio hizo detenerse para preguntarle:

-¿Podría Ud. informarme de dónde sale esa cantidad de agua?

-¿Cuál don Sergio, aquélla o ésta de aquí?

-Esta que está aquí... y que es bien dulce...



-¡Ah... Si es esa que desborda de la zanja, corresponde al antiguo desagüe de la población que parece está fuera de uso. ¿Algo más don Sergio?

-Por el momento nada más... Muchas gracias... Siga no más...

-Y bien Wido... ¿Qué le parece eso del «parece»?

-En realidad... parece que el Operador tiene razón...

## COINCIDENCIA

Fiftifay (fifty five) era un perro allegado a los trabajadores del petróleo, al que no podríamos calificar de nómada o vagabundo, sino simplemente del perfecto pata'eperro.

Era dueño y señor de la movilización enapina. Para él las camionetas, camiones, barcazas y hasta el avión Manantiales no tenían diferencia ni predilección. Hacía uso de todos estos elementos a voluntad y, por lo general, con la complacencia de todos, recibiendo muchas veces caricias que retribuía lamiendo las manos o moviendo la cola rápidamente.

Por esta libre facilidad de trasladarse de un lugar a otro, a nadie le extrañaba encontrar a Fiftifay en Manantiales, Cullén o Percy, o viajando en alguna barcaza a Punta Arenas o regresando a la isla en el avión.

En los días fríos era común encontrarlo en alguna oficina echado cerca del calentador y a las horas de comida parado a la entrada de la cocina esperando tranquilamente su ración, y en plato, pues jamás comía nada que estuviera en el suelo.

Cierto día de invierno, porque el mes y año no cuentan, Juan Mergudic entró en la sala de Radio de Sombrero para hablar urgente con Alfredo Borgunson, que operaba en la mesa del operador y apegado al calentador. Posteriormente entró Robin Sutherland, enapinamente apodado «El perro», que también deseaba hablar con Alfredo.

Antes de terminar la conversación entre los dos primeros, Mergudic le dijo a Borgunson:

-Atención señor Borgunson... Aquí está el señor Sutherland que desea hablar urgente con Ud.

-Conforme... conforme... adelante

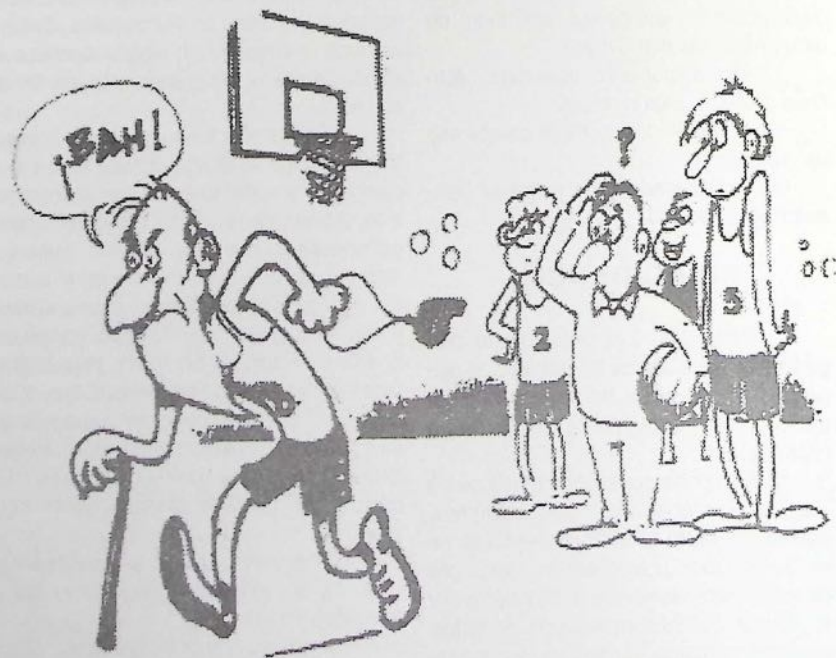
no más señor Sutherland...

De inmediato Mergudic trató de dejar el lugar, pero al levantarse de la silla para cedérsela a Robin pisó involuntariamente la cola de Fiftifay, haciéndolo sentir con seguridad sus 110 kg de peso, lo que hizo chillar y ladrar angustiosamente al perro.

Los lamentos y chillidos del perro se mezclaron con los llamados de la radio que seguía repitiendo:

-¡Atención señor Sutherland!... Por favor repita lo que está diciendo... No le entiendo nada... Por favor hable un poco más despacio...

## ¡Y EL ABUELO UN DIA!



En el gimnasio de Posesión no cabía un alfiler. Se jugaba esa noche el siempre reñido partido de básquetbol entre los equipos de «Transportes» y «Antorchas». Por Transportes jugaba, entre otros, el antiguo deportista y ex-árbitro don Lucho Ruiz, más conocido entre la hinchada como el Abuelo Ruiz.

Se peleaba punto por punto, lo que enardecía más a los jugadores y a las respectivas barras. En un momento en que se disputaba un rebote bajo uno de los tableros sonó el silbato del árbitro. ¡Falta de Transportes, dos lanzamientos en contra!... Minuto fatal. ¡Saquero! ¡Sinvergüenza!

¡Vendido! etc, era lo más suave que se escuchaba. Como uno de los que más reclamaba era el Abuelo Ruiz, el árbitro procedió a expulsarlo de la cancha.

-¡Conforme -dijo el Abuelo-, me voy, pero me llevo mi pito!-, y procedió a quitarle el silbato al árbitro.

Partido suspendido y el Abuelo pidiendo escolta para salir muy de amanecida de los camarines.

## INGENIO

Cuando el Campamento «Posesión» en el área continental, comenzaba a tomar importancia en lo que a producción se refiere, fue escenario de la aparición de variados personajes, cuya mayoría provenía de la zona central o norte del país, entre los cuales no podría dejar de mencionar al amigo Arturo Giliberto, cariñosamente apodado «El patas a la chuña». Y era de imaginarse el por qué, dado que no era el tipo de persona que podríamos llamar «inhibida».

Este pintoresco hombrecito, que las sabía todas, laboraba en ese entonces como aprendiz de operador de producción, trabajo que permitía después de un período de entrenamiento, y previo examen, optar al nivel de operador propiamente tal.

Ante esta posibilidad, «Patitas» comenzó a prepararse tanto en la parte práctica como en la teórica, con el fin de rendir un buen examen y cumplir así con su deseo que era el de integrarse a este importante grupo laboral.

Como el tiempo para el examen se acercaba y era mucha la materia a estudiar, optó por darle mayor importancia a la parte práctica, que, dicho sea de paso, era la que más dominaba.

Finalmente llegó el día tan esperado y «patitas», bastante nervioso pero a su vez confiado, enfrentó a la comisión examinadora formada por el Jefe de Producción

y dos ayudantes, quienes, después de un protocolar saludo, comenzaron con el examen correspondiente.

El tiempo pasaba y nuestro amigo se defendía de las preguntas que una tras otra lanzaba la comisión. Estando próximo a concluir el cuestionario y dado a que el resultado de éste no había estado del todo brillante, los examinadores optaron por darle a nuestro personaje una última oportunidad, pidiéndole que les explicara cómo funcionaba la bomba deshidratadora «kimray» (marca de la bomba), muy importante en la conformación de una batería receptora.

Arturito se acordaba muy bien del funcionamiento práctico de esta bomba, provista de dos vástagos paralelos y cuyo accionar se asemejaba a los brazos que impulsaban las ruedas de una máquina a vapor, como ocurría con las antiguas locomotoras, pero no estaba muy al tanto de la parte técnica, razón por la cual se quedó un rato pensativo.

Pasados algunos instantes, que para él parecieron una eternidad, la comisión volvió a la carga con la misma pregunta:

-¡Ya, pues, aún esperamos su respuesta acerca del funcionamiento de la bomba «kimray»...

Patitas, sacando fuerzas de flaqueza y pensando que se jugaba el pellejo, dio un paso atrás, hizo una fuerte inspiración, aclaró la voz y muy suelto de cuerpo, cual experimentado imitador de ruidos, y moviendo los brazos de atrás hacia adelante y viceversa, semejando la carrera de los pistones de la bomba, comenzó:

-Señores, la bomba funciona de la siguiente manera... Tucutuf, tucutuf, tucutuf...

La carcajada fue general por el ingenio de «Patitas», quien, a pesar de su salida y al igual que los escolares, quedó con el examen para marzo.

## EL PROBLEMA DEL ALCOHOLISMO EN TIEMPOS DE LA FEDERACIÓN OBRERA DE MAGALLANES

Por Eugenio Mimica Barassi, especial para IMPACTOS

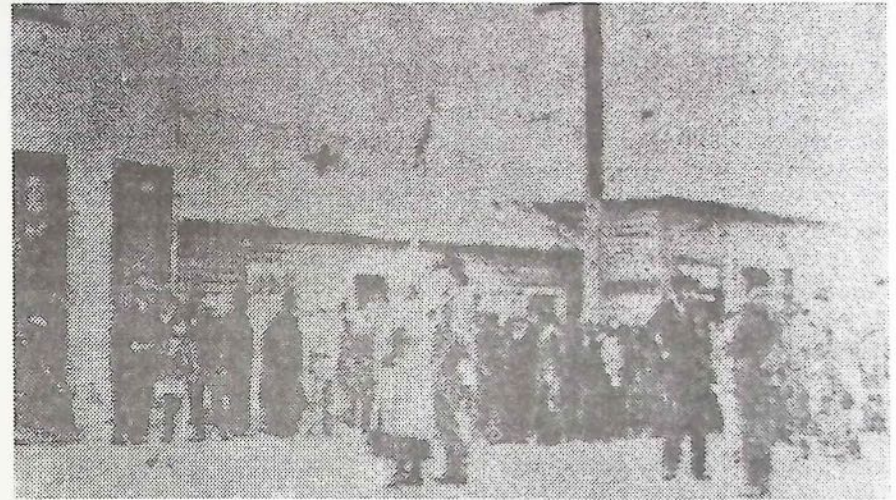
En 1890, el rumano Julio Popper escribió: «Sin Punta Arenas, Hamburgo exportaría menos vinos y licores, y Chile quedaría desprovisto del punto que le proporciona cargamentos de botellas vacías». (1) Y apunta que con 1.800 habitantes la localidad poseía nada menos que 65 despachos de bebidas, señalando: «No crea el lector que por tener tantos despachos de bebidas alcohólicas el pueblo sea completamente alcohólico, no señor; la causa consiste en que en un clima como el de Punta Arenas, que goza de una temperatura media de cinco grados, se necesita algún estimulante en días que suelen ser tan monótonos como fríos». (2)

Lo expresado por Popper, de quién la historia se ha encargado de convertirlo en un personaje diabólico a su paso por el Magallanes de antaño, no diferiría salvo en las cifras respecto de la realidad actual: Punta Arenas y en general todo el territorio magallánico ha sido y es constantemente plaza proclive a una alta cuota de comercialización y consumo de bebidas alcohólicas. Resulta a simple vista paradójico que quienes más lucha dieron en contra de este flagelo de la sociedad hayan sido los trabajadores, que agrupados en torno a la Federación Obrera de Magallanes esgrimieron sus más claras convicciones libertarias para lograr sino la abolición a lo menos una rebaja en la distribución y consumo de vinos y licores: «El 30 de diciembre (de 1918), se efectuó un comicio en la Plaza de Armas, organizado por la Federación Obrera, solicitando la

jornada de 8 horas diarias de trabajo y para protestar por las alzas desmedidas de los precios de los artículos de consumo y escasez de productos esenciales. La indignación nació al conocerse que en el transporte marítimo se traía gran cantidad de vino» (3).

El párrafo anterior es sólo una muestra de la conciencia social y existencial que abrigaba en el obrerismo austral. Tal es así que el 26 de mayo de 1920 (año fatídico para la organización de los obreros puntarenenses) se declaró un movimiento de los trabajadores de mar y playa, quienes se negaron a desembarcar el vino almacenado en lanchas y pontones (4).

Tenemos en nuestras manos copia de las Actas de la Honorable Junta de Alcaldes de Magallanes, desde marzo de 1911 hasta diciembre de 1915 (5). En la sesión ordinaria N° 32 del 21 de septiembre de 1914, se da cuenta, en su punto cuarto, lo siguiente: «El señor Gobernador (Temístocles Urrutia Semir, gobernador civil interino), presenta un proyecto de acuerdo para reglamentar el expendio (sic) de bebidas alcohólicas durante dos meses. Con la modificación insinuada por el Sr. Stubenrauch de que la prohibición se haga desde las 4 de la tarde del sábado hasta las 10 horas A.M. del lunes, fue aprobada en la siguiente forma: Se prohíbe el expendio (sic) al público de licores y bebidas alcohólicas desde las 4 P.M. del sábado hasta las 10 A.M. del lunes, a todos los establecimientos que espendan (sic)



Única fotografía encontrada hasta la fecha del local de la FOM en Punta Arenas.

dichos artículos. Este acuerdo regirá por 2 meses a contar desde el sábado 26 del actual. Todo infractor a esta prohibición pagará una multa de cuarenta pesos y sufrirá la pena de clausura de su establecimiento de expendio de bebidas durante 2 meses a que se refiere este acuerdo, y será puesto a disposición de la justicia ordinaria para los efectos de la responsabilidad criminal correspondiente. La Policía se encargará del estricto cumplimiento de este acuerdo. Se facultó al señor Presidente para expedir el correspondiente decreto sin esperar la aprobación del acta. El señor Gobernador, aprovechando la presencia en la sala de una delegación de la Federación Obrera, pregunta si se ha conseguido el alojamiento y rancho para los obreros que se ocuparán en el arreglo del camino a Río Seco. El señor Iriarte contesta afirmativamente por cuyo motivo se dan instrucciones al Sr. Director de Obras para que inicie los trabajos a la brevedad posible».

Hasta aquí la parte del acta que nos

interesa. No deja de ser significativo, y no podemos creer en coincidencias, que en el momento en que se decretaba el cierre de cantinas durante los fines de semana en la ciudad de Punta Arenas, haya estado presente una comisión de la Federación Obrera de Magallanes. Y resulta fácil comprender que haya tenido importante gravitación en el tema que debió ser tratado por la Junta de Alcaldes. Ello aún cuando en el acta de la sesión ordinaria N° 33 se dio cuenta «De una presentación de los comerciantes de bebidas alcohólicas pidiendo se derogue el Decreto de la Alcaldía que dispone la prohibición del expendio de bebidas alcohólicas y fermentadas desde las 4 P.M. del día sábado hasta las 10 A.M. del día lunes, y que en cambio se ponga en vigencia la ley de descanso dominical. Después de alguna discusión se acuerda no acceder a lo solicitado».

Pero hay más. El 10 de marzo de 1915 se realizó una sesión extraordinaria de la Junta de Alcaldes, donde se aprobó una «Ordenanza para el expendio de be-

bidas alcohólicas al por menor en el Territorio de Magallanes». La ciudad de Punta Arenas, comprendía la parte urbana y hasta dos kilómetros de sus límites contaba con 16.500 habitantes, por lo cual se consideraron 11 patentes de primera categoría, 22 de segunda y 22 de tercera (vale decir 55 locales en total). A Puerto Natales, con 1.000 habitantes, se les consignaron 2 patentes de primera, 4 de segunda y 4 de tercera. A Porvenir, con 500 habitantes, se le contemplaron 1 patente de primera, 2 de segunda y 2 de tercera, y para la sección rural del Territorio, donde se comprendía la Tierra del Fuego y demás islas, con 3.000 habitantes, 6 patentes de primera, 12 de segunda y 12 de tercera. En total, en todo Magallanes, se consideraba el funcionamiento legal de 100 locales para la venta de bebidas alcohólicas. ¿Cuántos serían entonces los establecimientos ilegalmente establecidos?

El artículo 7º de esa ordenanza expresaba las siguientes condiciones:

1) La sala o salas destinadas a los consumidoras deberán estar completamente aseadas, bien alumbradas y la renovación del aire deberá verificarse de una manera fácil y constante.

2) El piso de esas salas deberá ser de madera u otro material que permita lavarlos frecuentemente. Este lavado deberá efectuarse a lo menos dos veces por semana.

3) Deben estar provistos de un buen número de escupideras de forma amplia. Estos utensilios deberán conservarse limpios.

4) Estas salas deben contar con servicios de letrinas, urinarios y lavatorios perfectamente aseados y ventilados con el agua necesaria para su funcionamiento y desinfección.

5) Todo establecimiento necesitará para su consumo agua perfectamente

sana y filtrada.

6) Los vasos deben mantenerse en perfecto estado de limpieza y su lavado deberá efectuarse en lugar visible para los consumidores.

7) Se prohíben las llaves de cobre o plomo sin niquelar para la extracción de las bebidas.

Hasta aquí parte de la mencionada ordenanza. En la sesión del 31 de mayo de 1915 se da cuenta, en su punto séptimo: De una solicitud de la Federación Obrera de Magallanes, pidiendo se le conceda la suma de \$ 500. para el fomento de su biblioteca social. Se acuerda no acceder en vista de que la Comisión de Alcaldes mantiene una biblioteca pública, a la cual pueden concurrir todas las personas que lo deseen».

Así se estilaban las cosas. Los obreros renegaban contra la degradación, la inconsciencia, la dilapidación del dinero que se ganaba con esfuerzo, a cambio de la instrucción, la educación, la cultura. Un panorama muy diferente al que se tiene en el presente, donde prima el consumismo, la vida fácil, el «ahogar las penas», la mediocridad. Como vemos, a la luz de los documentos, la idea de los hombres libres era una buena idea. Pero se la combatió, por ser limpia y contraria al poder y a sus normas establecidas.

(1) «Popper, un conquistador patagónico», Boleslao Lewin, Edit. Candelabro, Buenos Aires, 1967, p. 108.

(2) Op. Cit. p.110.

(3) «La masacre en la Federación Obrera de Magallanes», Carlos Vega Delgado, Edit. Atelí, Punta Arenas, 1996, p.88.

(4) Op. Cit.p. 181.

(5) Obsequiado al autor por don Roque Tomás Scarpa.

## WILLIAM H. SMYLEY, EL "CÓNSUL" DE LOS MARES AUSTRALES

Arnoldo Canclini. Especial para Impactos. (Segunda nota)

En la nota anterior, bosquejamos la primera parte de la actividad del marino norteamericano William H. Smyley, durante medio siglo. Había llegado a las Malvinas en 1827 ó 1828 y había tenido parte en el entredicho del gobernador argentino Luis Vernet con tres pesqueros de su país, pero luego estuvo en buenas relaciones con él. No fue así como las autoridades británicas, con las que siempre hubo un estado de tirantez y graves acusaciones sobre presuntas actividades casi piráticas de su parte. Lo notable es que, de 1850, encontramos a un Smyley totalmente distinto, apreciado y alabado inclusive por entidades religiosas. Ya recordamos cómo se dedicó a distribuir Biblias en la Patagonia, actividad en la que no había tenido predecesores.

El 12 de septiembre de ese año, Daniel Webster, secretario de Estado de su país, le designó como agente comercial. Al parecer el puesto no era muy codiciado, ya que no hubo otros candidatos, ni siquiera las consabidas notas de recomendación. Tanto sus contemporáneos como muchos autores actuales le mencionan como «cónsul» y señalan que en realidad no lo era, inclusive diciendo que era autodesignado. Podemos decir, por un lado, que efectivamente no tenía ese título, pero también que no hemos encontrado que él mismo lo usara en su correspondencia o informes. Sin embargo, de hecho actuaba como tal, ocupándose de los problemas de sus connacionales y defendiéndolos delante de las autoridades. Durante una década y

media mandó informes a su gobierno, una o dos veces al año; están conservados en el Departamento de Estado y nos resultan muy reveladores, aunque contienen muy poco material autobiográfico.

En el primero nos dice que llegó a Río Negro el 21 de enero de 1851 y que de allí siguió a las Malvinas. Encargó a otro marino, el capitán J.W. Harris que le tramitara el título de cónsul en ese lugar, pero los cambios políticos que produjo la caída de Juan Manuel de Rosas lo impidieron. Digamos de paso que sus alusiones al dictador no son favorables.

Al llegar a Stanley, el gobernador lo recibió con amabilidad. El mismo dice con ironía que había vuelto porque ya no estaba «mi viejo amigo Rennie», con quien había tenido serios desencuentros.

Mientras tanto, se vio llevado a participar en una misión humanitaria que le haría conocido. Al pasar a Montevideo, el comerciante inglés Samuel Lafone le encargó la búsqueda de un grupo de misioneros evangélicos que estaban esperando ayuda en el sur de Tierra del Fuego. Se trataba de Allen Gardiner y sus compañeros, quienes entre tanto, hostilizados por los indios, se habían refugiado en Puerto Español cerca de la entrada del canal Beagle. Lafone había mandado ya dos naves para reaprovisionarlos pero ninguna había cumplido su misión y había serio temor por lo que pudiera haber pasado.

Efectivamente, el descubrimiento de Smyley fue trágico. En Puerto Pabellón, en

la isla Picton, donde habían quedado los misioneros, encontraron un cartel que decía: «Hemos ido a Puerto Español». Smyley cuenta que corrieron hacia allá. Iban con él Piedra Buena y el capitán y el piloto de la nave danesa Alladin, que habían encontrado naufragada en la Isla de los Estados, adonde les llevaron los vientos. Con mucha aprensión fueron a tierra y allí encontraron tres cadáveres, uno de ellos enterrado. Verificaron de quiénes eran, así como que faltaban cuatro personas, incluido Gardiner. Los sepultaron al día siguiente y tanto Smyley como Piedra Buena dejaron tocantes testimonios del hecho. El joven argentino decía que habían tributado «como auxilio religioso plegarias que salían de nuestros labios tan mudos como nuestras lágrimas. Los marinos se lloran porque ellos en la desgracia son siempre hermanos». Aclaremos que Gardiner era marino retirado. Cuando se disponían a seguir la búsqueda, un huracán los obligó a retirarse y volver a la Isla de los Estados. Smyley resolvió ir a Montevideo para informar a Lafone, con la intención de volver, pero entretanto una nave de guerra había encontrado los cuerpos sin vida de los misioneros.

El informe de Smyley es muy escueto y, como es su costumbre, no nombra a Piedra Buena, quien recordaba que era él quien había salvado a los naufragos del Alladin, pese a que el capitán no se atrevía por el mal tiempo. En realidad, en ningún caso hay referencia a quienes le acompañaban. También hace la lista de las naves perdidas entre 1836 y 1851 que eran

nueve norteamericanas, cinco inglesas y cinco francesas.

En 1853 tuvo otra vez dificultades con las autoridades inglesas. El gobernador George Rennie quiso intervenir para detener las actividades del pesquero Hudson, de bandera estadounidense, enviando la goleta Amelia cuya salida fue impedida por Smyley. Después despachó la

nave de guerra Express, que se encontró con su par norteamericana Germantown, que había llegado desde Montevideo y se sospechaba que de alguna manera el «cónsul» había requerido su presencia. Se entrevistó con el gobernador y el problema quedó aparentemente superado. Sin embargo, al mandar su informe Smyley dice que el gobierno de Rennie era «más despótico que el de Juan Manuel de Rosas en Buenos Aires». Esto puede relacionarse con una frase al pasar del año siguiente, expresando

que «las Shetland fueron dadas a los españoles». Años después, quejándose de la actitud de los mandatarios, dice: «Se me ha dicho a menudo que la razón (para el maltrato) es que el gobernador no me reconoce porque el gobierno de EE.UU., no reconoce el derecho de soberanía de los ingleses sobre estas islas». En otra ocasión, echó en cara que el único derecho de los ocupantes era el de la fuerza.

No es de extrañar que pensara alejarse de un lugar donde era mal mirado y donde no se sentía cómodo. Si bien habla del progreso de la colonia, no vacila en calificarla de «antro de corrupción» y quiere alejar de ella a su esposa y sus hijos.

Pero en octubre de 1854 se dirigió a su país, aparentemente, para radicarse

Con mucha aprensión fueron a tierra y allí encontraron tres cadáveres, uno de ellos enterrado.



Inscripción dejada en Ensenada Bandera por el misionero Gardiner, al retirarse a Puerto Español.

allá. Llevó consigo a Piedra Buena, a quien colocó en una escuela naval. A mediados de 1856 dirigió la construcción de un teatro, poniendo la maquinaria a cargo de su protegido. Pero el negocio no debe haber resultado porque ya a fines de año ya estaba navegando de nuevo, recorriendo puertos del Caribe, tanto norteamericanos como de las principales islas. Esto lo sabemos por los citados «Apuntes» sobre Piedra Buena, pues él no lo menciona en sus informes. Al contrario, menciona que el cambio de gobernador facilita su regreso y que debe com-

prar un barco. Posiblemente fue el Nancy, construido entonces, bajo la dirección del argentino, quien habría de comprarlo años después, al independizarse; lo rebautizó Espora, hasta que naufragó en la Isla de los Estados y construyó con los restos otra precaria embarcación que llamó Luisito.

Al regresar a Stanley, Smyley se relacionó con la firma James Dean & Co. Era un comerciante inglés, que fue sucedido por su hijo George, quien también reemplazó en su puesto al agente norteamericano, aunque él no lo era. Tenía mucha influen-

cia y competía con la Falkland Islands Company, que finalmente se impondría. Dean también representó a Piedra Buena en un juicio que tuvo al ser acusado de vender ilegalmente la carga de un naufragio. Aunque todos declararon que actuó de buena fe, igualmente perdió el pleito. Por su parte, Smyley llegaba - además de su puesto anterior - como delegado de catorce firmas aseguradoras.

Posiblemente Smyley dejó la actividad comercial y pesquera para dedicarse a la representación de sus compatriotas y servir de socorro a cuantos lo necesitaran, en este caso sin hacer diferencia de banderas. De ese modo, en 1858 lo vemos auxiliando a un único sobreviviente de la nave belga Leopold, cuyo gobierno le mandó un catalejo en reconocimiento, y a la italiana Antonietta, de la que encontró una balsa en pleno océano con el piloto y otros cinco hombres. El gobernador Moore dice que Smyley les socorrió «con su bien conocida humanidad».

Sin embargo, no faltaron los problemas similares a los anteriores. El mismo año se perdió la nave inglesa Ellen A. Miller en las islas Jason, con una importante carga

de cueros y aceites; también había otros productos, como duraznos en conservas, manjar que fue reservado para la mesa del gobernador. Pero mientras tanto, se produjeron varios incidentes. Por un lado, los tripulantes entablaron pleito haciendo reclamos salariales y el capitán, apellidado Sweeney, también fue demandado por presunta venta ilegal de la mercadería. Fue puesto preso, pero se escapó y Smyley intervino en su favor, todo lo cual produjo una enorme papelería.

En 1860, hubo otro naufragio que tendría consecuencias. El relato de nuestro personaje dice que, cuando se enteró del hecho, fue hasta el Golfo San Matías, comprobando que las víctimas del Dolphin ya habían sido auxiliadas y llevadas a Patagones, donde él temía que fueran atacados por los indios que eran, a su juicio, «peores que canibales». No dice nada en cuanto a que el rescate había sido hecho por Piedra Buena en el golfo Nuevo, con el Manuelita, que era propiedad del «cónsul».

Siguió batallando casi hasta el final de su carrera, lo que justifica otra nota.



Piedra Buena.



Libertador  
B. O'Higgins 1021  
Punta Arenas  
CHILE



**Lan Chile**  
CADA VEZ MAS ALTO

VENTA Y RESERVA 247079  
PASAJES 241238  
CARGA 243338  
LAUTARO NAVARRO 247783  
esq. PEDRO MONTT

AEROPUERTO 213211

Distribuidor al por mayor y menor


**BODEGA  
DON ZOILO**



Papas, cebollas y ajos.

Se atienden pedidos desde Argentina.  
Errázuriz 452, teléfono 243734, Punta Arenas, CHILE.

**CARNICERÍA  
"PORVENIR"**



Antonio Ivelic y Cía. Ltda.

Ofrece a su distinguida clientela carne de alta calidad al más bajo precio y con la mejor atención.

Somos los mejores ¡Prefiéranos!

Errázuriz N° 600 - Punta Arenas - CHILE

**GIMNASIO - SOLARIUM - SAUNA**



Yugoslavia 926 Fono 221148 - Punta Arenas

**Electrónica Stipe**



Antenas de TV.  
Repetidor para 12 y 220 Volts  
Cables, antenas, etc. y reparaciones.

Jose Lingueira 1252 • Fono 241157 • Punta Arenas

**Editorial Atelí Ltda.**



"Venta de libros  
REGIONALES"

Destaca su última gran edición:  
"Cuando el cielo se oscurece", historia de vida y testimonio alacalufe de Alberto Achacaz Walakial.

Vicente Reyes 1290 - Fono 225164  
Punta Arenas - CHILE