

RELACIONES Y COMERCIO ENTRE MAGALLANES Y LAS ISLAS FALKLAND (1845-1950)

MATEO MARTINIC B.*

RESUMEN

La vecindad geográfica que hay entre la región del estrecho de Magallanes, en el continente sudamericano, y el archipiélago sudatlántico de las islas Falkland originó una temprana vinculación entre ambos territorios, que cobró forma y continuidad a contar de los establecimientos británico, en éstas, y chileno en aquella, a contar de mediados del siglo XIX. Esa vinculación fue particularmente interesante en los campos de la actividad misionera, social (emigración de malvineros), comercio y comunicaciones con desarrollo a lo largo de un siglo hasta 1950, conformando así un caso singular –único en la historia chilena– de relación ultraterritorial, con vigencia hasta el presente y favorables recíprocas consecuencias.

PALABRAS CLAVES: Magallanes, Falkland, relaciones, comercio.

RELATIONS AND TRADE BETWEEN MAGELLAN TERRITORY AND FALKLAND ISLANDS (1845-1950)

ABSTRACT

The geographic vicinity between the Magellan strait region, South American continent, and the South Atlantic archipelago of the Falkland Island originated an early relation between both territories. This relation held form and continuity since the British occupations in these and the Chilean, in the other, since the XIX century. This relation was particularly interesting in the fields of missionary, social (Falkland emigration), commerce and communication activities, developing along a century until 1950 and conforming a singular case –unique in Chilean History– of ultra territory relation, sustained until present with positive reciprocal consequences.

KEY WORDS: Magellan, Falkland, relations, trade.

* Profesor emérito, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Chile.
Correo electrónico: mateo.martinic@umag.cl.

I. ANTECEDENTES HISTÓRICOS SOBRE LA VINCULACIÓN ENTRE EL ESTRECHO DE MAGALLANES Y EL ARCHIPIÉLAGO DE LAS FALKLAND.

Distantes entre sí unos quinientos kilómetros, lo que no es mucho en las altas latitudes meridionales, el archipiélago de las Falkland (Malvinas) y el distrito marítimo interior del estrecho de Magallanes, en la zona continental austral de Sudamérica, han tenido una singular interrelación desde el hallazgo de ambos territorios por los europeos a partir del siglo XVI.

Lo de interrelación, es claro, va por cuenta de cuantos como navegantes recalaron y se establecieron en ellos siquiera temporalmente, teniendo en consideración el uso de los recursos naturales que tales territorios poseían para los efectos de un apoyo a sus actividades de ocupación. Podría arguirse lo mismo respecto de los territorios de la Patagonia oriental y de la Tierra del Fuego oriental, esto es, los respectivos sectores litorales que se hallan a una semejante e inclusive a menor distancia geográfica de las islas Falkland, pero, en verdad, esos sectores carecían (absolutamente en el caso de Patagonia y relativamente en el de la costa oriental fueguina), de uno de los recursos fundamentales que se requieren para el inicio y desarrollo de un poblamiento, como es la madera de construcción, que sí abunda y está disponible estrecho de Magallanes adentro.

Si tal necesidad se hizo manifiesta al promediar el siglo XVIII con la ocupación francesa de la isla Malvina Oriental o Soledad, desde antes todavía se había establecido una suerte de vinculación entre los mencionados distritos.

En efecto, y sólo para fines de memoria histórica viene al caso mencionar que el primer avistamiento del archipiélago sudatlántico ha sido atribuido al marino portugués Esteban Gomes, quien al desertar con la nave *San Antonio* bajo su mando, de la flotilla de Fernando de Magallanes en noviembre de 1520, en el viaje de retorno a Europa encontró unas islas sobre las que se dejó constancia cartográfica posterior (Martinic, 2002). Otro tanto, pero por razones navegatorias forzadas por los elementos climáticos, sucedió posteriormente al capitán inglés John Davis (1592) y al holandés Sebald de Weerdt (1600), quienes salieron del estrecho de Magallanes para encontrar en su rumbo a partes de las futuras islas Falkland o Malvinas.

En 1689 el bucanero inglés John Strong hizo otro tanto, pero en sentido inverso, pues visitó primero el archipiélago y bautizó el estrecho que separa a las dos islas mayores (Soledad y Gran Malvina) como *Falkland Sound*, topónimo que al generalizarse acabó designando a todo el conjunto insular. Desde allí Strong partió con rumbo al estrecho de Magallanes en lo que sería otra singladura igualmente memorable.

Pero como se ha mencionado antes, fue al promediar el siglo XVIII, precisamente entre 1763 y 1765, en que con propiedad se estableció una vinculación especial. Ello sucedió cuando el navegante francés Louis Antoine de Bougainville luego de fundar en la más oriental de las islas mayores un establecimiento de su nación, Port Louis, se dirigió al estrecho de Magallanes para extraer de sus bosques litorales la madera necesaria para las edificaciones que debían erigirse en el establecimiento. Como este se había poblado con un grupo de colonos originarios del puerto de Saint Malo, el archipiélago pasó a ser conocido entonces como *de los Malouines* y, por derivación fonética, *de las Malvinas* en español.

La reclamación jurisdiccional de Bougainville, hecha en nombre de su rey Luis XV, fue contestada, como es sabido, tanto por España, que alegó poseer el territorio oceánico por efecto del reparto acordado con Portugal en Tordesillas (1494), como por Gran Bretaña, que por su parte invocó la prioridad en el descubrimiento geográfico y en la posesión soberana. Así, en lo que a esta última nación se refiere, el navegante inglés John Byron, fue enviado para establecer en forma el dominio británico, lo que se hizo efectivo con la fundación de la colonia de Port Egmont en la isla Gran Malvina (1765), hecho lo cual pasó de las Falkland al estrecho de Magallanes y de este al archipiélago, para retornar finalmente al Estrecho y proseguir por el mismo hacia el Pacífico.

Esta seguidilla de ires y venires entre ambos territorios continuó esporádicamente a partir de entonces, pero se hizo más frecuente entre finales del siglo XVIII y el primer tercio del XIX. Fue la época caracterizada por las frecuentes navegaciones de los foqueros ingleses y norteamericanos que desarrollaron su actividad cinegética sobre las costas malvineras, patagónicas y fueguinas, y que, además, pudieron utilizar el laberinto marítimo magallánico para repostar, descansar o tomar rumbos definitivos de retorno a los puertos de origen de las

expediciones. A ellos, más tarde, entre los años de 1830 y 1840, se agregaron los balleneros franceses, igualmente en parecidas singladuras de interconexión marítimo-geográfica entre las islas Falkland y las tierras interiores del estrecho de Magallanes.

A estos repetidos periplos mercantes y cinéuticos deben añadirse los viajes desarrollados por el H.M.S. *Beagle* al mando del comandante Robert FitzRoy, durante la segunda fase de las campañas hidrográficas y de exploración en las costas de Patagonia y Tierra del Fuego dispuestas por el Almirantazgo Británico para dar cima a los trabajos emprendidos con antelación al mando del comandante P.P. King (1826-30) y que se realizaron durante 1832-34. Entonces se incluyeron recaladas en las islas Falkland para descanso de tripulaciones y repostaje de víveres, circunstancia que otra vez puso en evidencia en el ambiente naval la vinculación que se da entre la parte austral de Sudamérica y el archipiélago sudatlántico. De ello derivaría al fin una interesante consecuencia, al relacionarse explícita o implícitamente ambos territorios.

Así, cuando las Provincias Unidas del Río de la Plata ocuparon en 1820 las islas Malvinas, extendieron posteriormente su ámbito geográfico jurisdiccional a la costa oriental de la Tierra del Fuego (1829). En 1831 Bernardo O'Higgins, que había sido el libertador y primer jefe de Estado de la República de Chile, sugirió desde su retiro en el Perú, al exponer lo que entendía debía ser la jurisdicción de ese país en los territorios y mares del sur del continente americano, que Chile debía ocupar las islas Malvinas por su posición estratégica respecto de los pasos interoceánicos, adelantándose así a lo que podrían hacer algunas potencias europeas, cosa que efectivamente ocurrió en 1833 con el establecimiento de la soberanía de Gran Bretaña sobre el archipiélago de las Falkland. Ello se hizo, es obvio, bajo una consideración semejante a la planteada por O'Higgins, esto es, por la ubicación de las islas con relación a las rutas marítimas del Atlántico sur por las vías del cabo de Hornos y, otra vez, del estrecho de Magallanes. En el mismo contexto debieran entenderse los devaneos franceses referidos a la instalación de una colonia en el litoral del estrecho de Magallanes, en especial la propuesta ideada por el capitán de navío Claude Rigodit, de la Armada Real de Francia, en 1839, en la que tal fundación suponía la ocupación de las antiguas

Malvinas francesas que para entonces ya estaban bajo la jurisdicción británica¹.

Pero, se reitera, toda esta información no tiene otro objeto, para lo que interesa, que dar cuenta del precedente de vinculación geográfica tradicional cuando con posterioridad quedó constituida formalmente la dependencia colonial de las Islas Falkland para Gran Bretaña, en tanto que a contar de 1843 la República de Chile asentaba su jurisdicción sobre la Patagonia austral y la Tierra del Fuego, estableciendo su centro de ocupación precisamente sobre la costa oriental de la península de Brunswick, en el sector central del estrecho de Magallanes.

II. RELACIONES INTERCOLONIALES

La noción recíproca

Establecidas a firme ambas colonias, la británica en Port Stanley (1842) y la chilena en Fuerte Bulnes (1843), sus correspondientes autoridades no tardaron en saber una de la otra e interesarse por su acontecer, lo que no debe llamar la atención desde que ambas eran los únicos puntos civilizados relativamente próximos entre sí y respectivamente distantes a mil y tantos kilómetros del asentamiento más cercano, que por el lado de Atlántico lo era al argentino de Carmen de Patagones y del Pacífico, la ciudad de Castro en la isla de Chiloé.

La autoridad local británica fue la primera en manifestarse hasta donde se conoce, y lo hizo precisamente para hacer saber su sorpresa por la acción posesoria chilena en el Estrecho en setiembre de 1843. En efecto, el gobernador Richard C. Moody dio cuenta de ese hecho a la Oficina Colonial en Londres y, entendiendo que tal convenía al interés británico, propuso que se ocupara en otro lugar del sector oriental del estrecho de Magallanes y se levantara allí un establecimiento de su bandera. La respuesta que aquel funcionario recibió fue finalmente desaprobatoria para su propuesta, en cabal congruencia con lo manifestado anteriormente por la Foreign Office en 1842 en cuanto a reconocer el mejor derecho de Chile al indicado territorio (Estellé, 1973 y Martinic, 1995).

¹ Fernando Berguño, "Proyectos franceses de colonización de las Islas Malvinas, el Estrecho de Magallanes y la Patagonia (1821-1843)" (*Anales del Instituto de la Patagonia, serie Ciencias Humanas*, vol. 30:17-26, Punta Arenas 2002).

Del lado chileno en cambio se valoró la existencia del establecimiento británico de las islas Falkland para los fines de recíproca asistencia y comercio. Tal lo propuso en noviembre de 1846 el gobernador Pedro Silva, a propósito de una conversación con el capitán del barco británico *Salamander*. La base del intercambio era el suministro de madera por la colonia chilena, artículo del que carecía el archipiélago atlántico, a cambio de ganado vacuno salvaje que por entonces era muy abundante en el mismo. Sugirió para el efecto la posibilidad de un viaje a las islas Falkland para tratar personalmente con su par británico el asunto, y se extendió en la ponderación de las ventajas que podrían derivarse del eventual intercambio mercantil². Aunque al fin la iniciativa no fructificó, importa su constancia como una primera expresión de interés por establecer una relación comercial entre los asentamientos coloniales británico y chileno.

De la materia volvieron a ocuparse en 1848, 1851, 1852 y 1855 respectivamente, los gobernadores José de los Santos Mardones, Benjamín Muñoz Gamero, Bernardo E. Philippi y Jorge Schythe de la colonia chilena del Estrecho. El primero lo hizo en medio de la situación crítica de carencia de toda clase de abastecimientos por la que pasaba entonces el establecimiento a su cargo, para cuyo efecto informó al Intendente de Chiloé, que a la sazón era su superior administrativo, que podía tener listo un cargamento de madera para mandarlo a las Malvinas una vez que tuviera autorización para disponer del bergantín *Cóndor*, en lo que pensaba debía ser un viaje inaugural de trueque comercial, que finalmente no llegó a realizarse. El segundo, al plantear al Supremo Gobierno la conveniencia de enviar un vapor de estación al Estrecho para, entre otros aspectos, comerciar con las Malvinas. Philippi lo hizo en las circunstancias de restablecimiento de la colonia tras el motín de Cambiázo, para dar sustento económico al mismo mediante la introducción de ganado desde el archipiélago oceánico, otra vez a cambio de maderas del Estrecho. Por fin, Schythe volvió a insistir en la materia, consiguiendo inclusive la autorización superior para viajar a Port Stanley lo que sin embargo de su interés no pudo realizar por razones imprevistas.

Del lado británico, la ocurrencia del motín al que se ha hecho referencia y que tuvo por resultado la virtual destrucción y el despoblamiento temporal de la colonia chilena de la Patagonia –desde 1848 radicada en Punta Arenas a medio centenar de kilómetros al norte de la fundación original–, fueron conocidos por la autoridad británica de las Falkland al arribar a Port Stanley dos individuos (chilenos) recogidos en Punta Arenas tras los sucesos luctuosos que allí acaecieron en noviembre de 1851, por una nave francesa que tras salir del Estrecho recaló en el puerto británico y los puso a disposición de la autoridad mencionada a fin de que se pesquisara su participación en los sucesos. De ese modo tuvo lugar la declaración de dichos individuos acerca de lo acontecido en Punta Arenas, con el objeto –debe suponerse– de informar posteriormente a la Oficina Colonial en Londres y adoptar, si fuera el caso, alguna medida de intervención restauradora del orden subvertido en la colonia chilena³, cosa que efectivamente hizo el buque de S.M.B. *Virago* a comienzos de 1852 por petición expresa de las autoridades chilenas.

En el contexto del conocimiento de esa situación debe entenderse la preocupación manifestada por E.A.J. Harris, de la Legación Británica en Chile, por nota de 7 de octubre de 1853 dirigida a George Rennie, Gobernador de las Islas Falkland, sugiriéndole un eventual apoyo para el nuevo Gobernador de Magallanes Jorge Schythe (nombrado George Leite en la nota), quien había sumido la dirección de la colonia chilena en reemplazo de Bernardo E. Philippi, asesinado por los indígenas en octubre de 1852. La comunicación fue remitida por mano del comandante Lambert del H.M.S. *Serpent*.

La respuesta de Rennie al diplomático, fechada el 10 de diciembre de 1853, le hizo saber de su simpatía para con la nueva autoridad y de su voluntad para prestar un eventual apoyo, *si las circunstancias me permitieran hacerlo*, pero aclarando que sería un error de las autoridades nacionales chilenas contar con tal eventual ayuda desde que la británica de las Falkland no tenía rela-

² Oficio 188 de 5 de noviembre de 1846 al Ministro del Interior (*Diario de Guerra de Fuerte Bulnes*, LOM Ediciones, Santiago).

³ Cfr. El documento III titulado “Declaraciones de dos chilenos de Puerto Famine fechadas el 28 de febrero de 1852”, incluido en nuestro artículo Documentos Inéditos para la Historia de Magallanes (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 29, págs. 235-238, Punta Arenas 2001).

ción directa con la correspondiente de Magallanes ni disponía de embarcación propia para el caso. Concluía finalmente Rennie manifestando que *Los vapores de Su Majestad Británica han recalado aquí ocasionalmente durante su paso desde o hacia el Estrecho de Magallanes, sin embargo, el almirante de la Estación del Pacífico estaría en mejores condiciones de brindarle ayuda en caso de similares situaciones.*

*Lo único que puedo prometerle al señor Leite es que si necesita refugiarse aquí, haré todo lo posible por ofrecerle una cálida acogida*⁴.

Afortunadamente para Schythe no se dio tal coyuntura y la oferta de acogida no pasó de allí. Se desconoce si el mandatario de Magallanes llegó a enterarse de tal disposición favorable y si ello sucedió, encontramos una explicación razonable para la simpatía que aquél mantuvo por la colonia de las Falkland durante los años de su prolongada gubernatura que se extendió hasta 1865. Al mismo le correspondió recibir la visita ocasional del capitán lobero norteamericano William Smiley, radicado en Port Stanley, quien arribó a Punta Arenas en plan de comercio.

Actividades misioneras

Superados los avatares de violencia a los que se ha hecho mención, otra materia pasó a vincular a ambas colonias y a sus territorios correspondientes, como fue el interés de una entidad religiosa protestante inglesa por evangelizar a los indígenas de la Patagonia. En este particular el Gobernador Schythe, dada su condición de luterano⁵, fue un factor de apoyo siquiera circunstancial, no obstante que oficialmente la religión de la población de la Colonia de Magallanes era la católica.

El asunto había comenzado en 1841 cuando un antiguo oficial de la Armada Británica, hombre piadoso, había decidido promover la cristianización de los aborígenes australes, específicamente de los patagones o aónikenk que merodeaban de modo frecuente por la sección continental nororiental del estrecho de Magallanes. Fundó para ello una enti-

dad *ad hoc* que denominó Patagonian Missionary Society, con sede en Londres. El plan inicial suponía la instalación de una estación misionera en parajes litorales como las bahías de San Gregorio y Oazy, teniendo el apoyo de una base principal establecida en las islas Falkland.

Gardiner realizó dos intentos, en 1842 y 1845, que resultaron finalmente infructuosos lo que llevó a aquél a desistir de su proyecto. En efecto, resultaron determinantes dos circunstancias: una, la oposición de la capellanía católica de la colonia chilena del Estrecho, que consideró la presencia y propósitos de Gardiner como una intromisión, y otra, el cambio devenido en la situación política del territorio durante el lapso transcurrido entre uno y otro intento, pues el mismo pasó de *res nullius* a dominio declarado de la República de Chile. La situación así fue estimada desfavorable y condujo al abandono del proyecto.

Corrieron los años, hasta 1853, época en que el capitán Barnard del H.M.S. *Vixen*, de paso por el estrecho de Magallanes se informó acerca del presunto interés de los aónikenk por su cristianización, noticia que llegó hasta los directores de la South American Missionary Society (nueva denominación para la entidad originalmente fundada por Gardiner), lo que los llevó a decidir el envío de dos catequistas, Teófilo Schmid y Federico Hunziker, al territorio magallánico. Ambos para entonces residían en las islas Falkland.

La goleta *Allen Gardiner* de la institución misionera condujo a los catequistas desde Port Stanley hasta Punta Arenas. La amable acogida que allí dio a ambos el Gobernador Schythe les infundió mayor ánimo, y con la intermediación de la autoridad mayor una vez que una partida de indígenas llegó a Punta Arenas, como era habitual, Hunziker y Schmid se incorporaron a la misma para conocer así a los sujetos y el territorio de su propuesta evangelizadora. Realizaron así varios viajes entre 1858 y 1862 sin que la convivencia con los indios acabara por convencer a los misioneros acerca de la disposición de aquéllos para recibir el Evangelio, no obstante lo cual decidieron instalar una estación en la costa sur del estuario del río Santa Cruz. Pero otra vez el proyecto misional fracasó, ahora por la total falta de interés y colaboración de los indígenas a quienes más interesaban los artículos que los comerciantes blancos introducían ocasionalmente en su territorio,

⁴ Documentos encontrados en el Archivo de las Islas Falkland cuyo conocimiento debemos a la gentileza de su curadora, Mrs. Jane Cameron. Traducción de Carolina Hernández.

⁵ Debe tenerse presente que Schythe era danés de nacionalidad y como tal adherente a la confesión luterana.

en particular el alcohol, que cualquier preocupación de índole espiritual lo que, definitivamente, dejó a los misioneros fuera de competencia, a lo menos en lo que correspondía a la parte nororiental del territorio magallánico⁶.

Sí porque en lo que se refería a la parte meridional, propiamente al territorio archipiélagico sur de la Tierra del Fuego, solar tradicional de la etnia yámana, había tenido un curso paralelo y hasta trágico otro emprendimiento misional originado en otra propuesta evangelizadora de Allen Gardiner. Como lo que interesa para la materia de que se trata es recordar otro eslabón de vinculación entre Magallanes y las Falkland, procede dar cuenta resumida de lo acontecido.

Tras su fallido proyecto con los aónikenk, Allen Gardiner se propuso llevar el Evangelio a los nómades marinos del sur de la Tierra del Fuego fundado en las ilusiones que había despertado la relación establecida entre ellos y los británicos durante las recaladas del capitán FitzRoy entre 1830 y 1833. Así, en 1851 aquél condujo a un grupo misionero a la isla Picton y desde allí a la costa opuesta fueguina, donde al fin todos perecieron por hambre y enfermedades.

La South American Missionary Society retomó el proyecto años después pero, prudentemente, estableció su base en Keppel, un islote inmediato a la Malvina Occidental (1855) y desde allí se iniciaron sucesivos periplos navegatorios misionales con la goleta *Allen Gardiner* por el archipiélagico fueguino austral para el debido conocimiento del territorio y para trabar y afirmar una relación de confianza y amistad con los indígenas. Ello permitió llevar a algunos de éstos, a los que parecían mejor dispuestos, para civilizarlos y catequizarlos en Keppel. Así se hizo efectivamente, al parecer con éxito esperanzador, y se devolvió a los indios a su tierra. Lo que se deseaba era establecer con su colaboración una estación misionera en el paraje tradicional de Wulaia (islas Navarino). Ello se intentó en 1859 y concluyó con el asesinato de los misioneros y de los tripulantes de la *Allen Gardiner*, excepto uno que se salvó de milagro.

En 1869, cuando el pastor Waite H. Stirling era superintendente de la Misión de Keppel, se

decidió retomar el fallido proyecto, esta vez con éxito al abrirse en 1870 la Misión de Ushuaia, puesta a cargo del pastor Thomas Bridges. La relación entre Keppel y Ushuaia, por razón de la dependencia de ésta respecto de aquélla en cuanto al indispensable respaldo de todo género, más allá de lo que la dirección de la S.A.M.S. en Inglaterra pudiera disponer, fortaleció la vinculación entre las Islas Falkland y Magallanes, de la que Tierra del Fuego es parte constituyente. Esta asociación se mantuvo hasta el cierre de la Misión de Ushuaia en 1884, sin embargo de lo cual se mantuvo y se afirmó con las nuevas y sucesivas estaciones misioneras de Bayly (1888-1892), Tekenika (1892-1906) y Río Douglas (1906-1917). La clausura de esta última por razón de la reducción inexorable de la población indígena afectada principalmente por las enfermedades de los civilizados, provocó la suspensión definitiva del esfuerzo misional protestante signado por la tragedia, el heroísmo y la abnegación⁷.

Para la materia interesa especialmente consignar que a partir de 1869, año en que Waite H. Stirling fue consagrado como obispo de la Iglesia de Inglaterra, con sede en Port Stanley, su jurisdicción espiritual comprendió tanto el territorio de las islas Falkland como el de Magallanes, en este caso específicamente los lugares en los que había congregaciones dependientes de esa confesión o de otras denominaciones religiosas protestantes británicas, como eran Punta Arenas y las estaciones misioneras del sur de la Tierra del Fuego ya mencionadas. Esta relación de dependencia *de facto* se mantuvo hasta 1962, época en la que la jurisdicción espiritual se transfirió al Obispo Anglicano de Chile, con sede en Santiago⁸.

⁷ Véase del autor "El postrer esfuerzo misional entre los yámana (1888-1917). Significación de la decadencia étnica. Estado de la comunidad final (1918-2000)" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 29:5-27, Punta Arenas 2001).

⁸ La jurisdicción original de Stirling se extendía por toda Sudamérica, exceptuada las Guayanas. En 1910 esa única diócesis anglicana se dividió en dos: una, con sede en Buenos Aires, para Argentina, Uruguay y Brasil; y otra, para el resto de Sudamérica y las islas Falkland, con sede en Port Stanley y vicaría en Valparaíso, Chile. No obstante ello, la dependencia de las Falkland permaneció confusa y recién vino a aclararse en 1962 cuando se la separó definitivamente de la parte occidental sudamericana (Chile, Perú, Bolivia) y quedó ligada directamente a Londres.

⁶ Cfr. Nuestro artículo "Las misiones cristianas entre los aónikenk (1833-1910). Una historia de frustraciones" (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, vol. 25:8-25, Punta Arenas 1997).

Stirling fue el único que en el ejercicio de su ministerio realizó una visita pastoral a Magallanes.

Del lado de este Chile, desde Punta Arenas en particular, en tanto que la misma se había desarrollado hasta afirmarse como el centro poblado capital de la antigua colonia chilena y de toda la Patagonia austral, se dio a partir de 1883-87 a modo de contrapartida una nueva jurisdicción religiosa, ahora de matiz católico, que se extendió hasta las islas Falkland o Malvinas.

En efecto, cuando la Congregación Salesiana (o Sociedad de San Francisco de Sales) fundada en 1859 por el sacerdote italiano Juan Bosco, decidió extender su tarea de evangelización al territorio austral de América y obtuvo para el caso la correspondiente autorización de la Santa Sede, esta creó por intermedio de la Congregación Para la Propagación de la Fe (Propaganda FIDE) la *Prefectura Apostólica de la Patagonia Meridional* (Decreto de erección del 16 de noviembre de 1883), otorgándole como jurisdicción geográfica *la parte Meridional de la Patagonia que comprenderá las Islas Malvinas y las demás islas cercanas al Estrecho de Magallanes*⁹. Esta entidad canónica territorialmente un tanto ambigua por cuanto los límites de la Prefectura *no podrán determinarse al presente porque aún estas regiones no han sido exploradas en todas sus partes...*¹⁰, comprendió desde un principio la Patagonia austral oriental, en términos que se ajustaban a los administrativos propios del Territorio de Santa Cruz y la parte oriental de la Tierra del Fuego que pertenecían a la República Argentina; el Territorio de Magallanes de soberanía chilena, que abarcaba desde el grado 47 S hasta el cabo de Hornos, y el archipiélago de las Islas Falkland sujeto a la jurisdicción de Gran Bretaña. Tan singular jurisdicción espiritual no era original pues ha podido encontrarse un curioso precedente. En efecto, el crearse la Diócesis de Ancud, Chiloé, como sufragánea del Arzobispado de Concepción, Chile, el Papa Gregorio XVI, por la bula *Urbi Primum*, de fecha 6 de junio de 1840, le asignó por territorio a aquella desde el sur del río Cautín hasta el extremo austral de América,

incluyendo las Islas Malvinas (!!)¹¹. Esta cobertura geográfica de sectores correspondientes a tres jurisdicciones nacionales, al parecer no originó dificultad alguna entre la Santa Sede y los países titulares de las mismas, Argentina, Chile y el Reino Unido de Gran Bretaña debido a su inclusión bajo una entidad común administrada desde suelo chileno. Sí, en cambio, generó una cuestión interna en Chile desde que el Obispado de Ancud entendió que su jurisdicción espiritual y práctica comprendía todo Magallanes y que tuvo solución definitiva en 1916 tras el fallecimiento del titular de la Prefectura, el Padre José Fagnano. Entonces la Santa Sede aclaró y precisó la situación canónica con la creación del *Vicariato Apostólico de Magallanes e Islas Malvinas*, que se mantuvo vigente hasta 1947 cuando se dispuso la erección del Obispado de Punta Arenas, determinación seguida en 1952 con la creación de la Prefectura Apostólica de las Islas Falkland, como entidad religiosa católica exclusiva para el territorio británico. Así entonces la vinculación en la materia de que se trata entre Magallanes y las Falkland se mantuvo hasta 1947.

La Prefectura, como se ha visto se encomendó al P. Fagnano, quien sólo pudo hacerse cargo de la misma a contar de julio de 1887, estableciendo su sede en Punta Arenas. Esta capitalidad no fue antojadiza, por cuanto la antigua colonia chilena había comenzado con la década de 1880 un proceso de crecimiento que pronto se haría dinámico, impulsada por el coetáneo desarrollo de la crianza ovejera que pasaría a constituirse en la estructura vertebral de la economía sudpatagónica, por el crecimiento del tráfico marítimo interoceánico, principalmente entre Europa y el Pacífico, en la que aquélla era el puerto de recalada; por la explotación aurífera en la Tierra del Fuego y por la inmigración europea, y, es claro, por la interacción de éstos y otros factores.

Así Punta Arenas había comenzado a distanciarse demográficamente de Port Stanley, poblado con el que hasta los años de 1870 había compartido cifras semejantes de habitantes, mientras no se veía en todo el vastísimo entorno geográfico otra población que amagara su naciente importancia. Punta Arenas era pues el sitio indicado para el asunto de que se trata.

⁹ Simón Kuzmanich B. S.D.B., *Presencia Salesiana 100 años en Chile. Los inicios: 1887* (Editorial Salesiana, Santiago 1987), págs. 85 y 86.

¹⁰ *Id.* Pág. 86.

¹¹ Gino Barducci, *En un lugar de Chacao, de cuyo nombre no quiero acordarme...* (Quintessence Editora Ltda., Puerto Montt 2002), pág. 71. Este antecedente lo debemos al señor Pedro Martinic, cuya gentileza agradecemos.

La presencia misionera católica en las islas Falkland tuvo inicio a contar del 19 de abril de 1888, época en que Fagnano pudo disponer un sacerdote anglófono, el Padre Patrick Diamond, para atender la reducida congregación de esa fe en las islas y que se mantuvo en su cargo hasta 1889. Se sucedieron luego en la responsabilidad misional los PP. Patrick O'Grady (1890-1902), nuevamente Diamond (1903-1904), Mario Migone (1905-1937) y Hugh Drumm (1937-1947). Esta actividad evangélica se vio reforzada años después con la creación de una escuela a cargo de las Hijas de María Auxiliadora, quienes la mantuvieron hasta el 3 de junio de 1942, cuando el establecimiento fue cerrado y las religiosas abandonaron las Falkland. En el lapso histórico de que se trata, la feligresía católica *kelper* fue visitada varias veces por Fagnano, la última de las cuales tuvo ocurrencia en 1913; después por el obispo Mons. Abrahán Aguilera, su sucesor a cargo del Vicariato Apostólico de Magallanes y Malvinas, en 1918 y 1922, y por fin, en 1937 por Mons. Arturo Jara Márquez, último titular de la entidad canónica. Es preciso señalar que la jurisdicción mencionada fue complementada con la de administración interna propia de la Congregación Salesiana y del Instituto de las Hijas de María Auxiliadora, para lo cual tuvo vigencia simultánea desde 1887 hasta 1948 la *Inspectoría de San Miguel Arcángel*, con sede en Punta Arenas. Con la separación canónica a la que se ha hecho referencia previa y la correspondiente administrativa tuvo término la actividad misional católica dirigida desde Punta Arenas sobre las islas Falkland, como contrapartida de la precedente y en parte coetánea protestante desde las Malvinas hacia Magallanes, que contribuyó a afirmar la que ya era una relación cada vez más intensa y permanente entre unas y otro.

La emigración de malvineros a Magallanes

Si hasta mediados o fines de la década de 1870 ambos establecimientos coloniales, el chileno y el británico, tenían un desarrollo que podía verse como parecido como lo señalaban sus respectivas poblaciones (1.050 habitantes las Falkland y 1.100, Magallanes)¹², esa aparente equiparidad se rompió a contar de la década siguiente. En efecto, como seña-

lamos en un trabajo anterior, en la colonia británica “la situación en lo tocante a desarrollo mostraba claros signos de saturación, esto es, de inmovilidad consolidada: toda la tierra útil había sido ocupada con ovejas, bajo un sistema de dominio preferentemente latifundiarario, y la actividad criadora había alcanzado un estándar de regularidad productiva que no requería de cambios en lo referido a inversiones y fuerza ocupacional. Por lo tanto el desarrollo poblacional no tenía más estímulo económico de significación que la ganadería lanar y al hallarse la misma en un nivel satisfactorio teniendo en cuenta su condición de actividad primaria, no había otros alicientes que impulsaran el crecimiento demográfico.

Así las perspectivas para sus habitantes eran escasas, en especial para quienes eran simples trabajadores que vivían de su salario, de allí que la posibilidad de emigrar hacia la Patagonia se ofrecía como una alternativa muy atractiva, no sólo en lo laboral, sino también porque allí –particularmente en Punta Arenas– la vida social era variada, llena de posibilidades y, por cierto, más estimulante y atrayente que el monótono y rutinario transcurrir insular. Estas consideraciones, entre otras, bien pudieron servir de fundamento para la adopción de decisiones trascendentales, como la de abandonar el archipiélago y emigrar en busca de nuevos y mejores horizontes”¹³.

Por el contrario, en la colonia magallánica la situación era de franco adelanto. Por una parte las medidas de buen gobierno que databan de 1867-68 y sus excelentes resultados que habían impuesto un cambio coyuntural favorable a los acontecimientos; la afluencia de inmigrantes europeos, cuya laboriosidad y creatividad mostraban frutos estimulantes; el hallazgo y explotación de placeres auríferos en la Tierra del Fuego y, de modo que resultaría determinante para la producción económica, la introducción de la ganadería ovina y su explotación extensiva –a imitación de lo previamente ocurrido en las islas Falkland–, eran los factores dinamizadores de un fenómeno notorio de crecimiento expansivo y de progreso generalizado.

Así las cosas, por una parte los criadores malvineros medianos o pequeños que disponían de algún capital y de experiencia, pero no de suficiente

¹² Sólo se considera en el segundo caso la población civilizada, con exclusión de los indígenas.

¹³ Inmigrantes malvineros en Magallanes (*Anales del Instituto de la Patagonia*, Serie Ciencias Humanas, Vol. 24, Punta Arenas 1996), pág. 24.

tierra para sus aspiraciones de prosperidad y, por otra, los ovejeros que habían concluido sus contratos y contaban con algunos recursos pecuniarios para instalarse por cuenta propia¹⁴, y al fin unos terceros, gente común, que anhelaban una existencia con mejores perspectivas, vieron en la Patagonia, en la Colonia de Magallanes en particular, posibilidades ciertamente atractivas que los impulsaron a emigrar para establecerse en la tierra firme sudamericana.

De esa manera durante el período comprendido entre 1882 y 1920 se desarrollaron con curso parcialmente paralelo dos corrientes emigratorias desde las Falkland a Patagonia. Una, entre 1882 y 1901, formada por una sesentena de personas provistas de capital para instalarse como estancieros criadores de ovejas, tentadas por la liberalidad para ocupar o arrendar campos como colonos. De ellos, algo más de un tercio se radicó definitivamente en suelo chileno de Magallanes y el resto en el argentino de Santa Cruz. La otra corriente estuvo formada por gente común, hombres y mujeres que se radicaron en Punta Arenas y otros lugares del territorio magallánico, atraídos por la oferta de trabajo o por contrataciones directas, por la gestión de negocios ocasionales o las expectativas de empleos, por matrimonios o por llamados de parientes y amigos, y por las ansias de cambio de vida. Así se inició desde el principio de los años de 1880 un fenómeno emigratorio poco significativo numéricamente en un comienzo y más notorio a contar de 1900 y hasta 1920, coincidiendo en cierto modo con el período de auge y prosperidad magallánicos que caracterizaron lo que hemos denominado “época de oro” en nuestros trabajos.

Cuantitativamente esa emigración fue significativa y debió superar las 250 personas, que sumada a la correspondiente a la primera corriente puede ser estimada en un total de alrededor de 300 individuos. Esta cifra si es de escasa relevancia en el conjunto de inmigrantes llegados a Magallanes, principalmente entre 1890 y 1920, sí que tuvo importancia para las islas Falkland, al punto de representar un factor

de estagnamiento o incluso de regresión poblacional considerando una población que por esa época no alcanzaba a los dos millares de almas. Pero, en lo que interesa, más allá de la cantidad de emigrantes, lo que sí importa para la materia es que con el fenómeno del que se da cuenta se estableció una intensa relación social entre Magallanes y las islas Falkland que, a más de un siglo de su desarrollo, todavía conserva huellas entre las comunidades habitantes de ambos territorios¹⁵.

Aunque notoriamente menos significativa numérica y cualitativamente, hubo con posterioridad a 1920 y hasta pasada la mitad del siglo XX una contracorriente emigratoria, se reitera mínima, de magallánicos hacia las islas Falkland, que registramos como una suerte de reciprocidad social. La misma estuvo formada por contados trabajadores contratados para tareas específicas, algunos de los cuales acabaron radicándose en la colonia británica¹⁶; también de algunos descendientes de los emigrantes malvineros que fueron llamados a hacerse cargo de herencias, y finalmente por otros que decidieron desarrollar actividades diversas. Esta referencia, fundada en la memoria personal, conforma un aspecto que merece mayor investigación y estudio. En lo que importa, la misma aunque escasa y discontinua sentó un precedente para un fenómeno migratorio que cobraría nueva vigencia tras los acontecimientos de 1982. Entonces la mano de obra de origen chileno (Magallanes) sería apreciada y requerida en las Falkland¹⁷.

INTERCAMBIO COMERCIAL Y COMUNICACIONES

Comercio general

Es sabido que luego de la recomendación hecha en 1842 por el Gobernador Moody a la Oficina Colonial acerca de la aptitud que los terrenos

¹⁴ En su memoria correspondiente a 1883 el Gobernador de Magallanes Francisco Sampaio daba cuenta de las solicitudes de campos elevadas por Andrew Winther, Fredrik Jonsen, James Evans, Donald Patterson, John Hamilton, Charles Felton, Arthur Felton, Thomas Saunders, Andrew Hyle y Williams Ness. Hasta setiembre de 1884 unos 36 colonos y hacendados de las Falkland habían peticionado concesiones sobre un total de 338.900 hectáreas de pastoreo.

¹⁵ *Id.* Artículo citado.

¹⁶ Este fue el caso de integrantes de la familia Serón, de Río Seco.

¹⁷ Tan cierto es que actualmente los chilenos inmigrados totalizan 131 personas (36 en 1986, 42 en 1996 y 65 en 2001), lo que hace de los mismos la primera minoría en el archipiélago, desplazando así a los procedentes de la isla Santa Helena (información del diario *La Tercera*, Santiago de Chile, 8 de noviembre de 2009).

pastosos de las islas Falkland parecían tener para la crianza ovina con lo que podía darse una base de sustentación económica al establecimiento británico, se inició la paulatina introducción de animales desde el Reino Unido. Estos se aclimataron y desarrollaron admirablemente criados de acuerdo con la sencilla pero eficiente técnica ganadera tradicional de las Islas Británicas y, para el caso, de aquella que era propia de las tierras altas de Escocia con las que las Falkland mostraban una semejanza ambiental. Así, a la vuelta de tres décadas la explotación ovejera era una actividad sólidamente establecida y próspera de la colonia británica del Atlántico sur.

Esta crianza exitosa no demoró en ser conocida por los habitantes de la colonia chilena de Magallanes y, advirtiéndose la similitud geográfica que hay entre las Falkland y la parte oriental de Sudpatagonia, se consideró que también aquí podía ensayarse esa actividad criadora. Entre cuantos así habían pensado y pensaban estaba el Gobernador Diego Dublé Almeida, quien en 1875 había dejado constancia de su opinión en su memoria administrativa correspondiente a 1874, en cuanto que *la crianza de ganado lanar es la que más debía llamar la atención en Magallanes; suministra el abono más activo y poderoso, las materias primas que necesita el fabricante, y al colono le proporciona lecho, vestidos y alimento*¹⁸.

Semejante apreciación debió tener por entonces Henry Reynard, un emprendedor británico inmigrado en 1873, con el añadido de advertir que la adquisición de ovinos debía hacerse necesariamente en las islas Falkland. Así, al informarse sobre el viaje que para fines de 1876 proyectaba a dicho archipiélago aquel mandatario, es posible que le encargara la compra de una partida de ovejas, adquisición que también interesaba al Gobernador Dublé Almeida para cumplir con el compromiso oficial de suministrar animales lanares para los colonos suizos que por esa época se estaban instalando en Agua Fresca, al sur de Punta Arenas. Esas motivaciones, como la principal de establecer y estrechar una relación comercial entre las colonias chilena y británica justificaron el viaje emprendido por Dublé Almeida en la corbeta *Chacabuco* de la Armada de Chile,

que zarpó de Punta Arenas hacia Port Stanley el 19 de diciembre de 1876. De ese modo, finalmente, al cabo de tres décadas de la primera mención sobre tal posibilidad, se pudo concretar el anhelo de vincular los dos establecimientos con una visita oficial.

El Gobernador británico, Jeremiah T. Callaghan, sorprendido gratamente sin duda por el hecho que estimó auspicioso, informaría después a la Oficina Colonial diciendo que *Como Sandy Point [Punta Arenas] será dentro de poco un establecimiento floreciente sería muy ventajoso para nosotros tener comunicaciones con vapor entre ella y este puerto; podría abrirse un buen mercado para nuestras ovejas, ganado mayor y otros productos que podríamos intercambiar por harina, carbón y madera, artículos que aquí son de gran necesidad. Puedo observar en conclusión que si los emprendimientos futuros llegan a ser exitosos el progreso de esta colonia puede tenerse por asegurado*¹⁹.

La acertada iniciativa del gobernador chileno encontró la apropiada respuesta de su par británico. Ambos pudieron tratar entonces dos temas de mutuo interés como eran el comercio y las comunicaciones entre los establecimientos que regían. Con relación a lo primero, estaba visto que la visita de Dublé Almeida comprendía adquisición de una partida de entre tres y cuatro centenares de ovejas²⁰, negocio inicial para un nuevo y auspicioso tiempo de provechosa relación recíproca, hecho ratificado por el posterior nombramiento de Frederick E. Cobb, gerente de la Falkland Islands Company (FIC), como cónsul honorario de Chile, en junio de 1877. Tocante al segundo aspecto y no menos interesante por cierto, el mismo se trata más adelante en otro acápite.

La exitosa aclimatación de los ovinos pertenecientes a Henry Reynard en la isla Isabel durante 1877 marcaría para la historia el comienzo de la explotación ovejera extensiva en Magallanes, circunstancia afirmada por nuevas y sucesivas impor-

¹⁸ Memoria despachada el 26 de abril de 1875 (en *Correspondencia Colonización Gobernación de Magallanes 1874-75*, Archivo del Ministerio de Relaciones Exteriores, Santiago).

¹⁹ Citado por el autor en *The Dictionary of Falklands Biography (including South Georgia. From Discovery up to 1981*, David Tatham editor, Ledbury, Hereford, United Kingdom 2008), pág. 201.

²⁰ Tradicionalmente se ha aceptado la cantidad de 300 ovejas como total adquirido por Dublé Almeida y posteriormente entregado a Henry Reynard (lo que confirmaría la suposición de que la compra pudo hacerse con su dinero), pero consta también la adquisición de 100 ovejas y 2 carneros por cuenta fiscal para los colonos de Agua Fresca.

taciones de ganado malvinero, lo que dio forma a un negocio de envergadura que se mantuvo activo durante una década hasta entrado 1887 a lo menos. Durante ese período se importó desde Magallanes una cantidad indeterminada de animales –varios millares de cabezas– desde las Falkland a las costas de Patagonia y Tierra del Fuego, en un movimiento animado principalmente por las embarcaciones veleras de propiedad del armador y comerciante de Punta Arenas José Nogueira, tales como las goletas *San Pedro*, *Rippling Wave*, *Martha Gale* y *Express*, y que debió igualmente incluir a naves de otros armadores como fue el caso de los vapores *Ram* y *Malvinas*²¹. Los lugares de embarque de los animales fueron diferentes según la ubicación de los establecimientos proveedores y así, a lo menos según lo que revelan los papeles de Nogueira, estos fueron, además de Port Stanley, Hill Cove, Shallow Bay, Roy Cove, New Island y Gull Harbour (Wedell Islands)²². Entre las caletas de desembarque en territorio chileno se sabe de Puerto Muniación, San Gregorio, Oazy Harbour, Peckett Harbour, Cabo Negro y Gente Grande, entre otras.

Como dato curioso cabe agregar como producto *sui generis* de ocasional exportación malvinera, los despojos o restos de naufragios, en el caso de carbón de fragua. Ello porque fue de frecuente ocurrencia en ese tiempo que los grandes veleros que cruzaban (o intentaban hacerlo) por el paso del Cabo de Hornos, recalaran averiados y maltrechos a Port Stanley y no pocas de esas naves hallaban allí su descanso final. De ahí que sus restos pasaron a ser objetos de comercio.

Animadores de este trato inicial fueron, del lado chileno, José Nogueira, el más importante empresario de Punta Arenas en la época, con negocios mercantiles, marítimos, cinegéticos y ganaderos; y del lado británico Charles H. Williams, con actividad comercial iniciada en 1863 y bien consolidada; J.H. Dean, Holmestead & Blake, uno y otros de Port Stanley, y los estancieros L. A. Baillon (Fox Bay) y Herbert Felton (Roy Cove), según lo que ha podido obtenerse de la revisión de los documentos conte-

nidos en el Archivo José Nogueira (Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas).

Este comercio debió ser bidireccional, siquiera parcialmente, pues consta efectivamente el despacho de madera de construcción desde aserraderos del Estrecho a las Falkland, a los que debieron agregarse otros productos llegados a Punta Arenas bien como cabotaje nacional desde puertos del centro de Chile, como desde Europa (mercaderías nacionalizadas). Lamentablemente es muy escasa la documentación de origen chileno que podría acreditar debidamente esa circunstancia tanto para la época de que se trata como para la correspondiente a los años finales del siglo XIX y los principios del XX. Pero es un hecho incuestionable que el tráfico comercial iniciado de la manera mencionada entre las Falkland y Magallanes, se mantuvo de manera continua y en volumen que pudo ser de interés, aunque se desconozca su magnitud y composición.

Un hecho casual de ocurrencia reciente ha conseguido salvar parcialmente ese hiato informativo, gracias al hallazgo de papeles que permiten sostener la afirmación precedente y brindar una mejor idea del comercio que se mantenía entre los dos establecimientos en el lapso de que se trata, comienzos del siglo XX.

Así las exportaciones chilenas al archipiélago eran diversas: alimentos y bebidas (papas, manzanas, ajos, conservas, chicha²³ y licores), vestuario, calzado y artículos varios manufacturados (lámparas de parafina y sus mechas, pernos de cobre y hierro; cigarros y cigarrillos, artículos de tocador, etc.), mercaderías todas de trasbordo originarias de otras regiones chilenas. A ellas se agregaban los productos del Territorio (madera de construcción, pieles silvestres y capas confeccionadas con las mismas, caballos, heno). Las exportaciones malvineras estaban conformadas por ovejas en pie y algunos productos manufacturados de origen europeo como mercadería de trasbordo, y, ya está visto, restos de naufragios lo que pudo incluir barcos abandonados (cascos y su arboladura), como fueron los casos de la fragata *Invernesshire* y la barca *Wavertree*.

Entre las naves que practicaban el tráfico se contaban algunas de Punta Arenas como el vapor *Alejandro* y la goleta *Rippling Wave* de la insignia

²¹ Sensiblemente no se conservan registros estadísticos (en Chile) que permitan precisar la cantidad de ovinos importados.

²² *Carpeta XXI Actividades Marítimas (caza de lobos y cabotaje)*. Archivo José Nogueira, Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas.

²³ Bebida tradicional chilena obtenida de la fermentación de la manzana.

de la casa Braun & Blanchard, el vapor *Albatros* de Augusto Wahlen y Cia. y otros barcos de bandera británica que realizaban el movimiento regular de pasajeros y carga entre Europa y la costa sudoccidental de Sudamérica, entre ellos los vapores *Orcoma*, *Oravia* y *Oropesa* pertenecientes a The Pacific Steam Navigation Company, que en sus travesías recalaban en Port Stanley y Punta Arenas.

Se conocen también los nombres de los interesados en el comercio de que se trata²⁴. En efecto, del lado de las Falkland estaba como ya se había hecho tradición Charles Williams, cuya sede matriz estaba en Port Stanley, con sucursal en Punta Arenas, personalmente o por intermedio de su hijo Louis o su gerente G. L. Turner ; y otros residentes como el P. O'Grady, J. Walsh y W. L. Allardyce, vecinos de la población capital. También algunos estancieros de las islas como Robert Whaits, John Felton, Alexander Pitaluga, James Greenshields, John Bean, Manuel Yates, John Aldridge, W. K. Cameron y un tal Ogilvie, de Lively Island.

En Punta Arenas la nómina incluía, aparte de Manns y su concuñado Curtze, a A. W. Scott, Vitus Frey, Louis Bonvalot, J. H. Luxton, S. W. Sharp, J. J. Aldridge, Clovis Fleuret, W. M. Atkins y unos tales Margueirat y Bragg, este propietario del "Caledonian Hotel"; a las señoras A. E. Fleuret, Halliday, Lily Coleman, Ada Kirwan y Unwin. Asimismo a sor Angella Vallese, directora del Colegio "María Auxiliadora" (En Port Stanley había una escuela de la congregación), al Consulado Británico (Mr. Rowen), al Banco de Tarapacá y Londres, la Sociedad Ballenera de Magallanes y a firmas como Detaille y Henkes y Soc. Máximo Gilli²⁵.

Aunque no se trató de asuntos propios del género mercantil, igualmente cabe la mención de actividades económicas de otra especie como eran la caza de pinnípedos y la de cetáceos, que incluyeron relaciones de diferente clase entre empresarios de Punta Arenas y las autoridades coloniales en

Port Stanley. Fueron los casos de la South Georgia Exploration Company Limitada y de la Sociedad Ballenera de Magallanes. La primera era una sociedad constituida en Punta Arenas en 1906 por algunos vecinos de origen mayoritariamente británico encabezados por Ernesto Swinhoe, con el objeto de desarrollar actividades de explotación pastoril, minera y de caza en la isla Georgia del Sur, dominio británico que dependía administrativamente del gobierno de las Islas Falkland. El antecedente de su formación había estado en una entidad homónima *de facto* constituida durante los primeros meses de 1905 por una treintena de británicos residentes, ante el vice-consulado del Reino Unido. Esta compañía organizó una expedición de explotación que zarpó a bordo de la goleta *Consort*, de matrícula local, a mediados de ese mismo año y con destino a Georgia del Sur, con escala en Port Stanley para solicitar del Gobernador la autorización de rigor y además la concesión de un arrendamiento sobre dicho territorio, lo que se obtuvo de inmediato. La expedición llevaba algunas cabezas de ganado lanar y caballar para iniciar su crianza. Una vez allí se exploró el terreno constatándose sus limitaciones para la actividad pastoril, por lo que y para recuperar lo invertido y conseguir alguna ganancia se realizó una faena complementaria de caza de pinnípedos (pieles y aceite), que tomó un par de meses, al cabo de los cuales se retornó a Punta Arenas con la convicción de que la única actividad económica interesante debía ser la caza de cetáceos en las aguas adyacentes a Georgia del Sur. De ese modo se dio forma legal a la sociedad primeramente mencionada que, sin embargo de ello, no llegó a realizar faena alguna con aquel propósito y transfirió posteriormente su concesión a terceros²⁶.

La Sociedad Ballenera de Magallanes fundada en 1906 en Punta Arenas por capitalistas magallánicos asociados con el marino noruego Adolfo Andresen, allí radicado, tuvo una interesante actividad cazadora en aguas antárticas de las islas Shetland del Sur, en aguas oceánicas sudamericanas y en las interiores magallánicas, con una base de operaciones en la

²⁴ La organización mercantil de Williams funcionaba adecuadamente porque tenía a dos de sus hijas residiendo en la capital magallánica, una casada con Ernesto Manns, quien era su gerente en Magallanes, y otra con otro vecino connotado, Walter Curtze.

²⁵ *Papeles mercantiles de Ernesto Manns-Punta Arenas, Años 1903-1913 referidos al comercio con las Islas Falkland* (Archivo de Documentos Inéditos, Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas).

²⁶ Cfr. Del autor, Nuevos antecedentes sobre actividades nacionales en el territorio antártico durante las primeras décadas del siglo XX (*Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. III, Nos 1-2, Punta Arenas 1972), págs. 35 y 36; y Otros antecedentes para el historial antártico de Chile (Id. Vol IV, Nos 1-3, Punta Arenas 1973), págs. 74-76.

isla Decepción y una factoría en Bahía del Aguila (península de Brunswick). Como las islas Shetland del Sur, sus aguas, del mismo modo que Georgia del Sur y otros territorios insulares habían sido recientemente puestas bajo la jurisdicción británica, tal circunstancia exigió que la Sociedad Ballenera de Magallanes gestionara y obtuviera en 1907 la correspondiente licencia de caza de cetáceos de parte del gobierno colonial, sujetándose para el caso a las normas y la inspección de un oficial de aduana que se embarcó en el buque-fábrica *Gobernador Bories*, durante sus campañas en aguas polares²⁷. La Ballenera de Magallanes, reestructurada legalmente en 1910, continuó operando en sus áreas de caza mencionadas hasta la paralización de sus actividades en 1914.

Retornando al intercambio comercial propiamente tal entre Magallanes y las islas Falkland, la insuficiente información disponible conduce a suponer, en el contexto internacional dado para el período 1914-20, que el movimiento debió resentirse por las consecuencias de la Primera Guerra Mundial y de la inmediata posguerra, y por la apertura del canal de Panamá. En efecto, si aquéllas contribuyeron a una modificación importante del comercio mundial con relación a lo conocido en el período prebélico, incluyendo el tráfico marítimo entre el Reino Unido y Sudamérica, la última resultaría determinante en la notoria e irreversible disminución del mismo al ofrecer rutas más cortas para la navegación. En esta comprensión, de algún modo el intercambio comercial entre las Falkland y Magallanes debió reducirse a términos menos significativos que los de antaño, aunque no se llegó a su interrupción.

Por tanto, el intercambio prosiguió durante los años de 1920 según evidencias disponibles. El resumen del movimiento comercial de exportación registrado por la Aduana de Magallanes para el año 1928 da cuenta del envío a las islas Malvinas de productos del Territorio (madera en piezas, postes de ciprés y ovejunos) y de mercaderías procedentes de la zona central de Chile (alimentos, vinos, caballos y otros), así como nacionalizados, esto es, productos venidos del exterior (combustibles industriales y otros),

por valor de \$140.265, cantidad que representó una fracción mínima en el valor total de las exportaciones de Magallanes en el año mencionado, que alcanzó a \$89.110.607²⁸.

En estos antecedentes fragmentarios la información siguiente está referida a los años de 1930 y procede del ámbito privado. La misma da cuenta del tráfico marítimo realizado por la goleta *Penélope*²⁹ durante esa década entre las Falkland y Patagonia. Esta embarcación era propiedad de John Hamilton, importante empresario ganadero con campos en la posesión británica (entre otros el gran establecimiento de Darwin) y en suelos chileno y argentino, quien la dedicó al fletamento de carga, inicialmente a cargo de Paul Christiansen y después al de Josef Schmitt; ambos habían sido compañeros de Plüschow en su memorable periplo desde Alemania a la Tierra del Fuego. Christiansen posteriormente pasó al servicio de otro armador de las islas, propietario de la goleta *Morven*, que también realizó viajes de fletamento entre las Falkland y Magallanes durante parte de los años de 1930. Como nuevo antecedente curioso, este intercambio comercial permitió la introducción del conejo (unas cuantas parejas) en la Tierra del Fuego, cuya asombrosa multiplicación se llegó a estimar en 1950 del orden de ¡50.000.000 de individuos!, lo que exigió una prolongada y costosa campaña de erradicación del roedor devenido plaga para la ganadería insular.

En cuanto al movimiento comercial, el mismo Schmitt entrega para la misma década el dato de despachos semanales durante la temporada de faena de los frigoríficos magallánicos, del orden de 3.000 cabezas cada uno, con destino a las plantas de Tres Puentes, de Gildemeister y Cía., y Bories, de la Sociedad Explotadora de Tierra del Fuego. Si se tiene en consideración que la faena habitual de beneficio en los frigoríficos mencionados y en otros de Magallanes se extendía por un mes poco más o menos, podría estimarse que debieron exportarse no menos de 20.000 cabezas ovinas por temporada durante varios años. Esta estimación se confirma por los datos conocidos para los años 1937 y 1938 durante los que los frigoríficos de Magallanes recibie-

²⁷ Del autor, *Actividad lobera y ballenera en litorales de Magallanes y Antártica 1866-1916 (Revista de Estudios del Pacífico N°7, Valparaíso 1973)*, pág. 19; y Ian B. Hart, *Whaling in the Falkland Islands Dependencies 1904-1931* (Pequena, Herefordshire 2006), págs. 44 y 45.

²⁸ Cuerpo Consular de Magallanes, *Informaciones y Estadísticas de Magallanes*, Publicación N°3, Punta Arenas 1929.

²⁹ Esta no era otra que la ya famosa *Fuerland* con la que el marino y aviador alemán Gunther Plüschow había realizado sus viajes por la Tierra del Fuego en 1928-29.

ron 32.765 y 24.012 animales, respectivamente, de esta procedencia. Este tráfico debió exigir por tanto la participación de más naves para satisfacerlo en la cantidad y oportunidad requeridas por las industrias importadoras. Schmitt agrega que esa circunstancia le permitía, como negocio personal, adquirir tripas de ovinos en las islas Falkland. Este subproducto del beneficio se elaboraba industrialmente en la grasería de Goose Green, en un trato comercial que incluía la traída de trabajadores especializados desde Punta Arenas, así como de envases y sal³⁰. Esta información permite inferir que el nivel de intercambio comercial entre Magallanes y las Falkland debió ser interesante en volumen y monto, al incluir aparte del tradicional otros rubros económicos.

Este tráfico comercial se complementó con el de otras naves, algunas chilenas como el vapor *Lovart*, de la insignia de Braun & Blanchard, y otras de bandera británica, como fueron los casos de los vapores *Falkland*, *FitzRoy* y *Lafonia*, que pertenecían a la poderosa Falkland Islands Company y que atendieron entre los años de 1920 y 1940 principalmente el servicio regular de correo entre el archipiélago y Montevideo, que por décadas fue el puerto clave de vinculación entre el Reino Unido y la colonia atlántica. Hacia fines de 1930 John Hamilton compró en Puerto Natales, Chile, una embarcación mixta (vela y motor), que se denominó *Wedell*, para reforzar el servicio marítimo intrainsular y que igualmente, como otras naves locales, debió hacer viajes ocasionales a Magallanes con propósito mercantil.

Cabe conjeturar acerca de la continuidad del movimiento a lo menos hasta mediados de los años de 1940, época en que otra vez la coyuntura internacional (crisis depresiva de posguerra en el Reino Unido que repercutió en las colonias que integraban el Imperio Británico), debió imponer una actividad general señalada por la restricción. Finalmente, se sabe por la tradición oral magallánica, de envíos anuales de ganado lanar desde las Falkland para su beneficio en el Frigorífico de Río Seco (South American Export Import Syndicate) durante la segunda mitad de la década mencionada, como seguiría ocurriendo con posterioridad a 1950

hasta el cierre de ese establecimiento industrial pocos años más tarde.

Con los antecedentes expuestos, no obstante que fragmentarios, es posible disponer de una satisfactoria visión panorámica que abarca casi tres cuartos de siglo, entre 1877 y 1950, que informa sobre el intercambio comercial establecido y desarrollado entre las Islas Falkland y Magallanes, quizá con una mayor intensidad entre los años de 1880 y 1914 y algo menor hasta el término del período historiado. Sería de interés una investigación complementaria en fuentes documentales británicas (Falkland Islands Archives, registros de estancieros y cartas familiares), en procura de datos que permitan completar la información hasta ahora conseguida y de la que se da cuenta en este trabajo.

Comunicaciones

Para dos establecimientos situados en sendos remotos territorios meridionales respecto de sus metrópolis, la vinculación entre ellos debió ser considerada un asunto de importancia, en tanto cuanto mejoraba la conectividad de los mismos con el resto del mundo. Ello debió interesar especialmente a la autoridad de las Falkland luego que Punta Arenas quedó unida con Europa por líneas regulares de navegación, extendidas hasta la costa central de Chile, a contar de la instalación del primer servicio en 1869 por cuenta de The Pacific Steam Navigation Company. El movimiento marítimo que así se fue generando pasó a ser uno de los factores de adelanto en prosperidad de la Colonia de Magallanes.

Quien primero se ocupó del asunto fue, al parecer, John G. Hamilton, (al parecer sin relación de parentesco con el homónimo mencionado antes), vice-cónsul británico en Punta Arenas, quien trató sobre el punto con el Gobernador Dublé Almeida, a quien la materia ciertamente le interesaba en sus ideas de fomento colonial. Se desconoce si la iniciativa fue prematura o si le faltó a la misma el debido fundamento económico que permitiera su concreción, pues al poco tiempo la misma perdió vigencia. La propuesta se reavivó cuando por ese mismo tiempo un empresario de Valparaíso consideró una idea semejante, aunque condicionándola al movimiento de carga y pasajeros que pudiera generarse entre Punta Arenas y las islas Falkland.

³⁰ Documentos inéditos para la Historia de Magallanes. "De marinero a estanciero". Recuerdos de Josef Schmitt (1906-1986) (*Magallania*, vol. 34, Punta Arenas 2006), págs. 173-176.

Ambas propuestas fueron materia de las conversaciones que debieron mantener los gobernadores Dublé Almeida y Callaghan con ocasión de la visita del primero a Port Stanley en diciembre de 1876, y ser contrastadas en cuanto a factibilidad con la iniciativa que por entonces manejaba el segundo, como era la de establecer un servicio marítimo de correo entre Port Stanley y Montevideo (puerto de recalada de las líneas que servían el tráfico entre Europa y Sudamérica), asunto para el que Callaghan había interesado a la Falkland Islands Company. Pero, no obstante el interés mutuo, nada se adelantó entonces en materia de comunicación marítima regular entre Punta Arenas y Port Stanley.

Esta consiguió establecerse efectivamente a contar de 1880 cuando la Compañía Alemana de Navegación Kosmos acordó con el Gobierno Británico un contrato para atender el correo entre Montevideo, las islas Falkland y Punta Arenas. El correspondiente servicio se mantuvo vigente por largo tiempo, tal vez hasta pasado 1900 y contribuyó ciertamente a regularizar la vinculación entre los establecimientos británico y chileno. Se sabe también que en época indeterminada, quizá en los comienzos del siglo XX, ese servicio marítimo se amplió con las recaladas de vapores de The Pacific Steam Navigation Company a Port Stanley en la ruta de itinerario que tocaba igualmente en Punta Arenas. Pero ese movimiento, cualquiera que haya sido, fue afectado por discontinuidad tras el inicio de la Primera Guerra Mundial. La vinculación entre Magallanes y las Falkland se restableció durante la posguerra, aunque sólo de modo ocasional, pues en el contacto principal con el Reino Unido se privilegió el servicio regular con Montevideo.

Si la relación de que se trata tuvo los avatares que se relatan, la modernidad impuso pronto una nueva forma de comunicación de larga distancia entre Magallanes y las Falkland. Ello tuvo ocurrencia a partir de 1923 una vez que se estableció el servicio radiotelegráfico entre Punta Arenas y Port Stanley. Su exitoso desarrollo permitió la suscripción de un acuerdo entre los gobiernos de Chile y Gran Bretaña, en 1931, lo que permitió que a partir del mes de junio de ese año quedara librada al uso público la comunicación radiotelegráfica regular entre Magallanes y Europa. En esta decisiva intermediación se había valorado una vez más la circunstancia de la vecindad geográfica entre ambos puntos.

CONCLUSIÓN

La relación que pudo establecerse a lo largo de una centuria entre 1845 y 1950 entre los establecimientos coloniales del extremo meridional de Sudamérica, el chileno de Magallanes y el británico de las Falkland, ambos distantes y aislados de sus respectivos centros metropolitanos (más el segundo que el primero), que tuvieron pronta noción de sus respectivas vigencias y que paulatinamente supieron obtener provecho de su vecindad geográfica, conforma un suceso histórico de interés que, en el caso de Chile, ha permanecido hasta ahora virtualmente ignorado y merece ser destacado como un acontecimiento singular de relación ultraterritorial con favorables consecuencias para las correspondientes comunidades habitantes.

Los antecedentes expuestos dan cuenta de lo que bien puede ser calificado de “vocación de atracción recíproca permanente” entre las islas Falkland y Magallanes, expresada en diferentes acciones de interés y apoyo mutuo. La historia siguiente desde 1950 en adelante hasta el presente, que requiere de una consideración especial, no ha hecho más que confirmar esa noción. Reducida hasta 1982 a un trato comercial menor, aunque permanente, y a relaciones de cortesía, a contar del término del conflicto bélico del Atlántico sur que culminó con la reafirmación de la jurisdicción británica sobre los territorios insulares, la vinculación de que se trata se renovó y fortaleció con nuevas expresiones (comercio, comunicaciones, migración laboral, relación cultural), circunstancia ciertamente interesante a tenerse en cuenta en la futura evolución política autonómica de las Islas Falkland. En ella, no debiera caber duda, la región chilena de Magallanes podrá jugar un papel de apoyo que responda a la honrosa tradición de cooperación establecida históricamente entre ambas.

AGRADECIMIENTOS

El autor agradece especialmente la gentileza y colaboración de la señora Jane Cameron, de Falkland Islands Government Archives, en el suministro de antecedentes de interés histórico.

FUENTES DE CONSULTA

a) *Inéditas*

FALKLAND ISLAND GOVERNMENT ARCHIVES (Port Stanley, F.I.)

- Letter from E.A.J. Harris, British Legation, Santiago October 7 1853 to Governor George Rennie, Falkland Islands.
- Letter from George Rennie to E.A.J. Harris, Govt. House Stanley, Falkland Islands 10 December 1853.
- Letter from Governor T.F. Callaghan to the Secretary of State for the Colonies in London (Dispatch N°2 of 1877, dated 9th February).

ARCHIVO DE DOCUMENTOS INÉDITOS (Centro de Estudios del Hombre Austral, Instituto de la Patagonia, Universidad de Magallanes, Punta Arenas).

- Carpeta *Papeles mercantiles de Ernesto Manns-Punta Arenas. Años 1903-1913 Referidos al comercio con las Islas Falkland.*

ARCHIVO JOSÉ NOGUEIRA (Museo Regional de Magallanes, Punta Arenas).

- Carpeta III *Cartas comerciales de la Región, Islas Malvinas, República Argentina y Varios del Exterior.*
- Carpeta XI *Exportaciones a Europa, Montevideo y Malvinas.*
- Carpeta XXII *Actividades marítimas. Caza de lobos y cabotaje.*

ARCHIVO MINISTERIO DE RELACIONES EXTERIORES (Santiago)

- *Colonización Gobernatura de Magallanes 1871-1873*
- *Correspondencia Colonización Gobernación de Magallanes 1874-75*
- *Colonización Gobernación de Magallanes 1884*
- *Colonización Gobernación de Magallanes 1885*

ARCHIVO NACIONAL (Santiago)

- *Correspondencia Colonia de Magallanes años de 1853, 1854, 1855*
- *Correspondencia, informes y cuentas de las autoridades de Magallanes 1859-1866*

b) *Impresas*

BARDUCCI, GINO. 2002. *En un lugar de Chacao, de cuyo nombre no quiero acordarme*. Quintessence Editora Ltda., Puerto Montt.

BAZLEY, BARBARA. *Somos Anglicanos*. Santiago sin fecha.

BERGUÑO, FERNANDO. 2002. *Proyectos franceses de colonización de las Islas Malvinas, el Estrecho de Magallanes*

y la Patagonia (1821-1843). *Anales del Instituto de la Patagonia, serie Ciencias Humanas*, vol. 30:17-26, Punta Arenas.

CUERPO CONSULAR DE MAGALLANES-DECANATO. 1928. *Informaciones y Estadísticas de Magallanes año 1928*. Publicación N°3. Punta Arenas.

ESTELLE, PATRICIO. 1974. Documentos históricos inéditos referidos a la ocupación chilena del estrecho de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. V:56-58, Punta Arenas.

HART, IAN B. 2006. *Whaling in the Falkland Islands Dependencies 1904-1931*. Pequeña, Herefordshire.

KUZMANICH B., SIMON. 1987. *Presencia Salesiana 100 años en Chile Los inicios: 1887*. Editorial Salesiana, Santiago.

MARTINIC B., MATEO. 1968. Magallanes y Malvinas una relación secular. *La Prensa Austral*, edición del 15 de septiembre de 1968. Punta Arenas.

-1972. Nuevos antecedentes sobre actividades nacionales en el territorio antártico durante las primeras décadas del siglo XX. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. III:31-47, Punta Arenas.

-1973. Otros antecedentes para el historial antártico de Chile. *Anales del Instituto de la Patagonia*, vol. IV:71-76, Punta Arenas.

-1973. Actividad lobera y ballenera en litorales de Magallanes y Antártica 1866-1916. *Revista de Estudios del Pacífico N°7:26* Valparaíso.

-1975. La crianza de ovejas en Magallanes antes de 1877. *Anuario Corriedale de Magallanes*, págs. 27-29, Punta Arenas.

-1976. La ganadería lanar en Magallanes en su primer cuarto de siglo, 1877-1902. *Anuario Corriedale de Magallanes*, págs. 14-29, Punta Arenas.

-1995. Algo más sobre el presunto interés británico en la región del estrecho de Magallanes hacia 1843. Dos documentos inéditos. *Anales del Instituto de la Patagonia, serie Ciencias Humanas*, vol. 23:41-43. Punta Arenas.

-1997. Las misiones cristianas entre los aónikenk (1833-1910). Una historia de frustraciones. *Anales del Instituto de la Patagonia, serie Ciencias Humanas*, vol. 25:8-25, Punta Arenas.

-2001. El postrer esfuerzo misional entre los yámana (1888-1917). Significación de la decadencia étnica. Estado de la comunidad final (1918-2000) *Anales del Instituto de la Patagonia, serie Ciencias Humanas*, vol. 25:5-27, Punta Arenas.

-2001. Documentos inéditos para la Historia de Magallanes. *Anales del Instituto de la Patagonia Serie Ciencias Humanas*, vol. 29:211-238. Punta Arenas.

- 2002. The S. Anton or Sanson Islands. First Cartographic mention of the Falkland in the 16th Century. *The Falkland Islands Journal* (vol. Part 1:24-31). Belfast.
- 2006. Documentos Inéditos para la Historia de Magallanes. "De marinero a estanciero". Recuerdos de Josef Schmitt (1906-1986). *Magallania*, vol.34-1:167-181, Punta Arenas.
- MARTINIC B., MATEO Y CLAUDIO BURATOVIC B. 2006. *Las comunicaciones a distancia en Magallanes*. Methanex-Entel. Punta Arenas.
- MUSTERS, JORGE CH. 1964. *Viaje entre los Patagones*. Solar-Hachette. Buenos Aires.
- ROBERTS, GERALD. 2002. Remembering the Royal Mail Ship "Falkland". *The Falkland Islands Journal*, vol. 8 (Part I), págs. 63-82. Belfast.
- S/AUTOR. 1999. *Diario de Guerra de Fuerte Bulnes 1844-1850*. Ediciones de la Universidad de Magallanes. Santiago.
- SCHMID, TEOFILO. 1964. *Viajando por la Patagonia Austral 1858-1864*. Academia Nacional de la Historia, Buenos Aires.
- TATHAM, DAVID, (editor). 2008. *The Dictionary of Falklands Biography (including South Georgia). From Discovery up to 1981*. Ledbury, Hereford.
- WOLSEY, SHANE (compiler)1990. *Old Falkland Photos. A view of life 1880-1940*. Peregrine Publications, Bangor.

